Die Änderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Juristischen Fakultät der Philipps-Universität Marburg

vorgelegt von

Heinz Fachinger
Rechtsanwalt und Notar
in Limburg a. d. Lahn

Marburg i. H.
Buchdruckerei Franz Fischer, Kugelgasse 1 (am Kalbstor)
1926

Referent:
Geheimer Justizrat Professor Dr. Fr. Leonhard.

Meiner Frau gewidmet.

Inhalt.

Benutzte Schriften.

I. Allgemeine Literatur.
II. Spezialliteratur betr. Luftfahrt.
III. Deutsche und ausländische Gesetze und Staatsverträge.

I.

Biermann, Das Sachenrecht, 2. Aufl. Berlin 1903.
v. Bar, Lehrbuch des Intern. Privat- und Strafrechts, Stuttgart 1892.
Böcking, Pandekten des römischen Privatrechts, 2. Bd. 1855.
Cosack, Lehrbuch des Deutschen Bürgerrechts, 4. Aufl. Jena 1904.
Danz, Laienverstand und Rechtsprechung in Jherings Jahrbüchern Bd. 38 S. 373 ff.
Dernburg, Pandekten Bd. 1, 7. Aufl. Berlin 1902.
Deutsche Juristenzeitung 1904, 22.
Eger, Das Reichs-Haftpflichtgesetz, Hannover 1912.
Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des BGB. 22.—24. Aufl. Marburg 1924.
Entscheidungen des RG. in Civilsachen Bd. 1 10 15 18 29 42 44 50 54 55 58 59 61 65 68 78 92 97 100 101 108.
Entscheidungen der OLG. Bd. 3, 9.
Gierke, Deutsches Privatrecht, 2. Bd. Sachenrecht. Leipzig 1905.
Gruchot, Beiträge pp., Bd. 44, 48, 55.
Günther, Eisenbahnunfälle in Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, 305 ff.
Hatschek, Völkerrecht. Leipzig 1923.
Jherings Jahrb. Bd. 6 38 45 49.
Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.
Juristische Wochenschrift (J. W.) 98 04 07 08 09 10 11 12 13 21 22 23 25 (bis Heft 20).
Leonhard, Fr., Bürgerliches Recht, Lehrbuch. Berlin 1923
Leipziger Zeitschrift (L. Z.). München-Berlin 1910.
v. Liszt-Fleischmann, Völkerrecht 12. Aufl. Berlin 1925.
Maenner, Sachenrecht 2. Aufl. München 1906.
Monich, Grundeigentum und Einwirk. in Jherings Jahrb. Bd. 38.
Motive (Mot.) zum Entwurf eines bürgerl. Gesetzbuches Bd. 1 und 3.
Oertmann, Recht der Schuldverhältnisse. Berlin 1906.
Planck, Das BGB. in Verb. mit and. Aut. 3. Aufl. Berlin 1906.

Protokolle (Prot.) der Kommission für die 2. Lesung Bd. 3. Berlin 1899.
Recht, das, Jahrg. 06 12 21 22.
Rumpf, Zum jetzigen Stande der Lehre v. d. adäquaten Verursf. im C. R. Iherings Jahrb. Bd. 49 S. 333 ff.
Schloßmann, Über den Begriff des Eigentums. Iherings Jahrb. Bd. 45 S. 289.
Staudinger, Kommentar zum BGB. 7.—8. Aufl. Berlin 1912.
Stein, Das priv. Wissen des Richters. Tübingen 1907.
Traeger, Der Kausalbegriff im Straf- und Civilrecht. Marburg 1904.
Turnau-Foerster, Das Liegenschaftsrecht, 3. Aufl. Paderborn 1906.
Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts, 9. Aufl. Frankfurt a. M. 1906.
Zeitschrift für Handelsrecht (Goldschmidt) Bd. 3.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925.

II.

Batigne, Jacques, Dr. avocat, De la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents. Paris 1923.
Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt. Hannover 1910.
— —, Zur Haftpflicht des Luftfahrers in DJZ. 1922 S. 434.
Brennwald, Luft und Recht. Zürich 1910.
Bredow-Müller, Das LuVG. Heymann Berlin 1922.
Buhrbank, Die privatrechtliche Haftung im Luftverkehr. Strehlen 1919.
Bulletin de l'institut intermédiair international 1923 IX.
Catellani, Il diritto aereo 1911.
du Chesne, Wie weit nach oben reicht der Schutz des § 905 BGB. J. W. 22, 204 f.
Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt, Jahrg. 1911/12.
Ehrythropel, Das Recht am Luftraum, Dissertation. Göttingen 1898.
Eswein, Das Recht der Luftschiffahrt, Dissertation. Frankenthal 1910.
Fauchille, Régime international de la télégraphie sans fil. Annuaire de l'institut de droit international Bd. 21, 1904, S. 78 f. 293 ff. 327 f.
— —, La domaine aérienne et la régime juridique des aérostats in: revue générale de droit international public Bd. VIII, Paris 1903.
— —, Traité de droit international public 1925, 8. Aufl.
Fisser, Die Luftfahrt als Verkehrsmittel, Greifswald 1922.
Franke, Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht, Dissertation. Danzig 1911.
Flugsport, Flugtechnische Zeitschrift, Frankfurt, Jahrg. 1912, 25 (bis Nr. 20).
Gesterding, Ausbeute von Nachf. pp, 3. Teil, das Märchen von der Luftsäule. Greifswald 1830.
v. Gizycki, Einige wichtige Fragen aus dem Gebiete des Rechts der Luftschiffahrt, Dissertation. Leipzig 1912.
Goldfeld, in J. W. 1911 S. 565 ff.
Groß, Privatr. Tatbestände der Luftschiffahrt, Dissertation. Leipzig 1910.
v. Grote, Beitr. zum Recht der Luftschiffahrt, Dissertation. Leipzig 1907.

Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung, Hannover 1908.
Hall, in Hoerne „Buch des Fluges“, Wien 1912 III S. 115.
Häntzschel, Luftraum und Grundeigentum, Dissertation. Leipzig 1912.
Hollatz, Prof. Dr., Rechtsprobleme der Luftfahrt pp. Darmstadt 1924.
Jurisch, Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung. Berlin 1905.
Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. J. W. 08 Nr. 19 S. 643 ff.
Kohler, Luftfahrrecht in Luftschiffahrt und Wissenschaft, Heft 1, Berlin 1912.
Linkelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum in J. W. 09, 8 f.
Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers, J. W. 08, 705.
v. Lyncker, Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen, Dissertation, Leipzig 1909.
Matthias, Luftrechtl. Fragen. DJZ. 05, 431 ff.
Mehl, Der Freiballon in Theorie und Praxis, 2. Bd.
Meili, Ballons, Flugmaschinen, Luftschiffe und die Jurisprudenz in Denkschrift der Ila, Berlin 1910.
Meyer, Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Ein Vortrag.
— —, Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda, Frankfurt a. M. 1913.
Meurer, Luftschiffahrtsrecht, 1909.
Neumann, Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege, Berlin 1920.
Niemeyer, Gutachten in Verh. des 31. Deutschen Juristentags, Bd. 2.
Reichsluftkursbuch, herausgegeben vom R. Verk. Min. Ausgabe Nr. 3, 1925.
Sándorfi, Dr. Kamill, A Légi Közlekedés Magyar Jogszabályai, Budapest 1923.
Schreiber, Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz in Recht und Wirtschaft, 1922, Nr. 11/12.
— —, Die Note des Botschafterrats vom 24. Juni 1925 über die Luftfahrt, J. W. 1925, 1564 ff.
— —, Luftrecht, deutsche Arbeit am Luftrecht der Welt. Vortrag am 11. 9. 25 vor der W. G. L. in München gehalten, vgl. Flugsport 1925 S. 412 ff.
Schroeder, Der Luftflug, Geschichte und Recht, Berlin 1911.
Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraume in Beziehung zur Luftschiffahrt. Dissertation, Berlin 1910.
Siehr, Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts, Gruchot 96, 194 ff.
Spaight, Aircraft in Peace, London 1919.
Sperl, Gutachten in Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentags, Bd. 2.
Spiropulos, Der Luftraum, integrierender Teil des Staatsgebiets, Leipzig 1922.
— —, Flieger-Raids pp., Niemeyer Bd. 29, 189 ff. 1921.
Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht, in Gruchot 55, 522 ff.
Tauber, Über luftfahrtrechtliche Fragen. Berlin, Verl. Frensdorf.
— —, Der Luftbeförderungsvertrag, in J. W. 21, 665 ff. und 1453 (von Dr. Korn).
Warschauer, Luftrecht, Kattowitz 1910.

Werenberg, Über Kollisionen der Rechte verschiedener Grundeigentümer, Jherings Jahrb. Bd. 6, 1 ff.
Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht, in Niemeyers Zeitschr. Bd. 29, 458 ff.
Zorn, Luftschiffahrtsrecht, in jur. Literat. Bl., 20. Jahrgang S. 225 ff.

III.

1. Deutsche Verordnungen und Gesetze.

1) Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes von 1910. (Begründung S. 12 in R. T. XIII L. G. Sess. I 1912/14, Drucks. Nr. 1338).
2) Verordnung betr. vorläufige Regelung vom 26. 11. 1918 (RGBl. 1337).
3) Erlaß betr. Reichsluftamt vom 4. 12. 1918, RGBl. 1400.
4) Verordnung betr. vorläufige Regelung vom 7. 12. 1918, RGBl. 1407.
5) Gesetz wie vor vom 3. 1. 1920, RGBl. 14.
6) Verordnung wie vor vom 31. 3. 1920, RGBl. 455.
7) Verordnung wie vor vom 30. 4. 1920, RGBl. 857.
8) LuVG. vom 1. 8. 1922, RGBl. 681 ff., 758.
9) Verordnung vom 5. 2. 1924 (Änderung des § 17 LuVG.), RGBl. 43.
10) Verordnung vom 6. 2. 1924 (Änderung des § 23 LuVG.), RGBl. 42.
11) Verordnung über Landungsaufforderung vom 11. 9. 1924, RGBl. 706.

2. Bestimmungen auf Grund des Versailler Vertrages.
(Art. 42, 43, 89, 98, 180, 198—210, 313—320).

1) Bekanntmachung vom 24. 6. 1920, RA. Nr. 137.
2) Bekanntmachung vom 23. 7. 1920, RA. Nr. 162.
3) Gesetz und Bekanntmachung vom 30. 12. 1920, RGBl. 21, 43—44.
4) Gesetz über Beschränkung des Luftfahrzeugbaues vom 29. 6. 1921, RGBl. 789.
5) Gesetz und Bekanntmachung und Verordnung vom 9. 7. 1921, RGBl. 850, 853.
6) Verordnung über Luftfahrzeugbau vom 5. 5. 1922, RGBl. 467.
7) Verordnung vom 11. 5. 1922, RA. Nr. 109.
8) Bekanntmachung vom 10. 8. 1922, RGBl. 711.
9) Verordnung vom 29. 9. 1923, RGBl. 927.

3. Zwischenstaatliche Verträge Deutschlands.

1) Mit Frankreich vom 26. 7. 1913.
2) Mit der Schweiz vom 14. 9. 1920.
3) Mit Dänemark vom 25. 4. 1922.
4) Mit Holland vom 24. 7. 1922.

4. Andere zwischenstaatliche Abkommen.

1) P. L. A., Pariser Luftverkehrsabkommen, auch Pariser Convention genannt, vom 13. 10. 1919. Vertragsstaaten: Die alliierten und assoziierten Mächte (ohne Nordamerika und Rußland), ferner Bulgarien, Persien und die Türkei (Vertrag von Lausanne Art. 109).

2) Zwischen England und Frankreich vom 11. 2. 1921 (durch die erst danach erfolgte Ratifikation des P. L. A. überholt).
3) Der drei skandinavischen Staaten, Abkommen vom 27. 7. 1921, 7. 11. 1922 und 26. 5. 1923 (gleicher Wortlaut).

5. Ausländische Gesetze betr. Luftfahrt.

1) Amerika: Entwurf der bar assoziation, September 1910.
2) Belgien: Gesetz vom 16. 11. 1919.
3) Dänemark: Gesetz vom 4. 10. 1919.
4) England: aerial navigation act 1913; VO. von 1919.
5) Frankreich: VO. vom 21. 11. 1911; Entwurf eines Gesetzes vom 7. 5. 1913; Dekret vom 17. 12. 1913; Gesetz vom 31. 5. 1924.
6) Italien: Gesetz vom 15. 12. 1922.
7) Oesterreich: VO. des Min. d. Inn. von 1912; Gesetz vom 10. 12. 1919.
8) Schweden: Gesetz vom 26. 5. 1922.
9) Schweiz: Bundesratsbeschluß vom 27. 1. 1920.
10) Spanien: Gesetz vom 25. 11. 1919.
11) Ungarn: VO. vom 30. 12. 1922, X. 270/1922.
12) Venezuela: Gesetz vom 16. 6. 1920.

Die Sage von Wieland dem Schmied[1]), der mit selbstgefertigten Flügeln in Gothensaß sich in die Lüfte erhob, um der Rache des Königs Elberich zu entgehen, zeigt uns den uralten Traum des Menschengeschlechts, die Luft zu durchmessen. Dieser kühne Gedanke wurde zunächst im Laufe von Jahrhunderten wissenschaftlich durchdacht und dann praktisch gefördert. Ich nenne besonders für die dynamischen Flugapparate das Universalgenie Leonardo da Vinci (1452—1519, mit eingehenden Studien des Vogelflugs) und den Deutschen Lilienthal, der auf empirischem Wege zu der wichtigen Entdeckung gelangte, daß parabolisch schwach gewölbte Flügel in horizontaler Haltung einen starken Auftrieb und geringen Widerstand erfahren. Für die aerostatischen Luftschiffe sei der Italiener Francesco Lana erwähnt, der mit der von ihm 1670 empfohlenen Anwendung des archimedischen Prinzips auf die Luftfahrt die Grundlage zu den heutigen Freiballons und Lenkluftschiffen schuf.

Dieser ersten, wissenschaftlichen Epoche folgte in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts eine zweite: die Luftfahrt wurde Sport. Dieser Abschnitt beginnt für die Flugzeuge mit dem Erscheinen Wilbur Wright's in Frankreich (1908), wo dieser fünf Jahre nach den ersten ihm und seinem Bruder gelungenen Flugversuchen Flugzeugschüler ausbildete. Nur wenig später war das Zeppelinlenkluftschiff so vervollkommnet, daß es sportliche und Vergnügungsfahrten ausführen konnte. Durch diese sportliche Betätigung bekam die Luftfahrt einen mächtigen Impuls, dem ein noch stärkerer im Kriege folgte, in dem sämtliche kriegführenden Staaten eifrigst bestrebt waren, ihr Luftgerät dauernd zu verbessern, überlegen zu gestalten und von ihm den weitgehendsten Gebrauch zu machen. Man vergleiche beispielsweise die Schilderung Neumann's über den

1) Vergl. z. B. Victor v. Scheffel, Ekkehard 20. Kapitel, Von deutscher Heldensage.

Flug des Zeppelinluftschiffes L 59 im Jahre 1917 von Jamboli in Rumänien nach Chartum und zurück ohne Zwischenlandung[1]).

Mit Beendigung des Krieges stellt sich die Luftfahrt fast unvermittelt in die Dienste der Wirtschaft und des Verkehrs. Die Verkehrsprobleme der Luftfahrt erläutert in anschaulicher Weise Fisser, auf dessen Schrift „Die Luftfahrt als Verkehrsmittel" hingewiesen sei[2]). Der Luftfahrt wurden damit ganz neue Aufgaben gestellt, die aber fast spielend gelöst wurden. Infolge dieses großen privatwirtschaftlichen Aufschwungs der Luftschiffahrt wurde es aber auch dringende Notwendigkeit, die Luftfahrt, die bis dahin nur verwaltungsrechtlich geregelt war, der Gesetzgebung einzugliedern. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 greift in das Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs nur auf zwei Gebieten ändernd ein. Das Recht des Grundeigentümers wird zu Gunsten der Luftfahrt einschneidend beschränkt und die Haftpflicht des Luftfahrers wird besonders geregelt. Beide Änderungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang und in rechtlich wechselseitigen Beziehungen. Sie sollen beide im folgenden unter Gegenüberstellung der bisherigen und der neuen Rechtslage besprochen werden, da nur die geschichtliche Entwicklung das neue Gesetz verständlich macht und die Probleme, welche sich der Gesetzgebung eröffneten, uns gestatten, die Vorzüge und die Nachteile des neuen Gesetzes zu erkennen.

I. Das Recht des Luftfahrers zur Benutzung des Luftraums und die Frage, ob ein Grundeigentümer sich der Benutzung des über seinem Grundeigentum befindlichen Luftraums widersetzen könne, war vor Erlaß des LuVG. allein nach den Bestimmungen des BGB. zu entscheiden. In § 905 BGB. war zunächst ein Recht des Grundeigentümers an dem Luftraum festgestellt. Mit dieser Bestimmung ist zugleich die Frage, ob das deutsche Reich die unumschränkte Gebietshoheit auch an dem Luftraume hat, in bejahendem Sinne

1) Vergl. Neumann Seite 390 ff.

2) In Greifswalder Staatswissenschaftlichen Abhandlungen, herausgegeben von Professor Dr. Biermann und Professor Dr. Kähler, Nr. 15, Greifswald 1922.

entschieden; denn die Macht des Gesetzgebers begreift nicht nur die Interessensphäre des Eigentümers in sich, sie geht darüber hinaus, da sie einem weitergehenden Verlangen des Grundeigentümers sich entgegenstellt. Auf gleichem Boden stehen Oesterreich (§ 218 des österreichischen BGB.), Frankreich (art. 552 Code civil und Luftverkehrsordnung vom 21. November 1911), England (aerial navigation act von 1913) und die Schweiz (§ 667 des schweizerischen Zivilgesetzbuchs). Danach ist die dem Lehrsatze des Grotius vom mare liberum nachgebildete Theorie der ganzen oder teilweisen Freiheit des Luftraums (so Fauchille[1]), Meili[2]) und von Bar[3]) für das frühere Recht zu verwerfen. Gleicher Ansicht sind v. Liszt[4]), Kohler[5]), Zitelmann[6]), Zorn[7]), Meurer[8]), Meyer[9]) und Brennwald[10]). Auf dem gleichen Standpunkt steht auch das Luftverkehrsgesetz. Den Grundsatz vom coelum clausum vertraten mit Erfolg auch durchweg die Neutralen des Weltkriegs und er ist niedergelegt in dem Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919, zu dem Spaight abschließend bemerkte: "The battle of sovereignthy is won". Nur Catellani (Seite 10) will beschränkte Hoheitsrechte am Luftraum anerkennen, lehnt aber im übrigen die Analogie des Luftraums mit dem Meere und die entsprechende Anwendung der für dieses geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen als praktisch undurchführbar ab (Seite 7).

Über die Natur dieses in § 905 BGB. bestimmten Rechtes des Grundeigentümers am Luftraum herrschte Streit. Schon das römische Recht erkannte an, daß dem Grundstückseigentümer gewisse Befugnisse an dem über seinem Grundstück

1) annuaire XXI S. 78f. 293ff. 327f.
2) Seite 69.
3) Seite 381.
4) Seite 141.
5) Seite 23.
6) Seite 472ff.
7) Seite 225.
8) Seite 5ff. 12.
9) Vortrag Seite 18 und 22.
10) Seite 28.

befindlichen Luftraum zuständen[1]). Diese Ansätze zu einem Recht am Luftraum wurden von den Glossatoren weiter ausgebildet, und es entwickelte sich in der gemeinrechtlichen Wissenschaft und Rechtsprechung als herrschende Ansicht, daß der Grundstückseigentümer auch das Eigentum an der über seinem Grundstücke befindlichen Luftsäule habe[2]).

Dagegen trat als Hauptgegner Gesterding auf, der in dem Aufsatz „Ausbeute von Nachforschungen über verschiedene Rechtsmaterien" III. Teil 1830 S. 447 ff. das Wort von dem „Märchen von der Luftsäule" prägte und bestritt, daß die Luft als res omnium communis und der in dieser Beziehung jedem anderen Raume gleichkommende Luftraum eigentumsfähig sei und den Luftraum über einem Grundstück als einen gegen fremde Einwirkungen geschützten, heiligen Bezirk bezeichnete. Ihm folgten Werenberg[3]), der Begründer der sogenannten Okkupationstheorie, nach der jeder Grundstückseigentümer soviel vom Luftraum okkupieren dürfe, als noch nicht von anderen Grundstücksbesitzern für ihre Grundstücke okkupiert sei und für jedes Grundstück soviel als okkupiert gelte, als zur ordentlichen und regelmäßigen Benutzung erforderlich sei. Ferner Böcking[4]), der an die Stelle des Eigentumsrechts an dem senkrecht über dem Grundstück befindlichen Luftraum eine sich als eine Art der Ausübung des Grundstückseigentums ergebende ausschließliche Verfügungsbefugnis des Grundstückseigentümers setzte. Ihre Ausführungen veranlaßten Jhering, sich mit dieser Streitfrage zu befassen, der sich dahin aussprach[5]): Es sei belanglose Schulfrage, wie man das Recht des Grundstückseigentümers am Luftraume nenne, es genüge praktisch vollkommen, die beiden Momente des Eigentums auch auf diesen Raum zu erstrecken, das positive, daß der Grundeigentümer auch den

1) 1, 1 pr. D. 8, 2; 1, 14 § 1 D. 8, 5; 1, 17 pr. D. 8, 5 und 1, 22 § 4 D. 43, 24.

2) Vergl. Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts § 139, S. 861; Dernburg Bd. 1 § 198; RG. Bd. 42, 207 f.; Motive Bd. 2, 263.

3) In Jherings Jahrb. Bd. 6, 1863, S. 1 ff.

4) Pandekten II S. 12 f.

5) Jahrb. Bd. 6, 81 ff.

Luftraum für sich benutzen, und das negative, daß er Eingriffe Dritter zurückweisen könne. Begrenzt sei dieses Recht aber durch das praktische Bedürfnis, das es befriedigen solle. Zu im wesentlichen gleichen Ergebnis kam Hesse in dem Aufsatz „Zur Lehre von den nachbarrechtlichen Verhältnissen der Grundeigentümer"[1]): Der Luftraum gehört zum Grund und Boden in solcher Höhe, als er für die menschliche Kraft erreichbar und für das Eigentum von Interesse ist. Durch alle diese Lehren ließ sich aber die herrschende Meinung von dem Eigentum des Grundstückseigentümers am Luftraum nicht beeinflussen, und offenbar im Anschluß daran kamen verschiedene Schriftsteller zu der Anschauung, auch das BGB. erkenne noch ein solches Eigentum am Luftraum an. Dies lehren z. B. Cosack Bd. 2 § 209 II, S. 149, Plank Bd. III S. 69, der die Erstreckung der Befugnisse des Grundeigentums auf den Luftraum, die schon im gemeinen Recht erfolgt sei, eine Erweiterung des Eigentums nennt, und Turnau-Foerster Bd. 1 Anm. 1 und 2 zu § 905 S. 365 f., welche diese Anschauung durch Anführen von zwei Stellen aus den Motiven III S. 54 und 263 belegen. Auch Gierke Bd. 2 § 123, II, 1 S. 394 meint, die römisch-rechtliche Auffassung sei durchgedrungen, nach der das Grundeigentum den zugehörigen Luftraum umfasse.

Auf gleichem Standpunkt stehen Kohler, der aus Satz 1 des § 905 die Folgerung zieht, nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch erstrecke sich die Eigentumssphäre — worunter er nach seinen späteren Ausführungen das Eigentum schlechthin versteht — auf den Luftraum über dem Grundeigentum, ferner Zitelmann S. 473 u. 477, Monich in Jherings Jahrbüchern Bd. 38, 157 ff, Meurer S. 13 f., Brennwald S. 10 und du Chesne in J. W. 22, 204.

Die genannten Schriftsteller stützen ihre Ansicht ohne weitere Begründung entweder auf das bisherige, vermeintlich in das BGB. herübergenommene Recht oder auf den Wortlaut des § 905; die Frage, wie sie sich mit den Bestimmungen der §§ 903 und 90 BGB. verträgt, berühren sie nicht. Diese

1) Jherings Jahrb. Bd. 6, 378 ff.

stehen aber der Annahme des Eigentums am Luftraum entgegen. § 903, der den wesentlichen Inhalt des Eigentums umschreibt, spricht nur von dem „Eigentümer einer Sache", und nach § 90 sind „Sachen" im Sinne des Gesetzes nur „körperliche Gegenstände". Einen solchen Gegenstand bildet aber nicht der Luftraum, dem jede Körperlichkeit fehlt, und die in ihm frei befindliche Luft entzieht sich ihrer Natur nach der tatsächlichen Beherrschung, damit auch der rechtlichen, sodaß sie in freiem Zustand nicht Gegenstand eines dinglichen Rechts sein kann. Auch der Wortlaut des § 905 spricht dafür, daß das Gesetz dabei von einem Eigentum an dem Raum über der Oberfläche eines Grundstücks nicht ausgehen wollte. Es wäre sonst das natürlichste gewesen, wie in den §§ 946, 964 zu sagen: „Das Eigentum erstreckt sich auf den Raum usw.", statt von einer Erstreckung des Rechts des Eigentümers zu sprechen. Die Motive und die Protokolle der Kommission für die zweite Lesung waren zur bestimmten Entscheidung nicht zu verwerten. Die oben angeführten Gründe sprechen gegen die Annahme des Eigentums am Luftraum und es handelt sich auch nicht um ein mit dem Eigentum am Grundstück verbundenes Recht im Sinne des § 96 BGB., worunter nur die sogenannten subjektiv dinglichen Rechte zu verstehen sind, wie sie in den §§ 1011 ff, 1094 Abs. 2, 1105 Abs. 2 geregelt sind[1]). Einen besonderen Standpunkt vertritt du Chesne[2]), der das „Recht des Eigentümers" einfach deshalb dem Eigentum gleichstellt, weil von einem anderen Recht nicht die Rede sei. Seinen Ausführungen hierüber fehlt die Kraft der Überzeugung. Die Schwächen seines Standpunktes enthüllt der Schlußabsatz seiner Abhandlung, und wenn du Chesne schließlich den Luftraum eine Abteilung des Grundstücks nennt, so stellt er zwar einen neuen Begriff auf, ohne aber damit sachlich diese Streitfrage zu fördern.

So muß man zum Schluß kommen, § 905 BGB. bestimmt eine Erweiterung der durch das Eigentum gewährten Befugnisse zu Gunsten der besonderen Bedürfnisse der Grund-

1) Vergl. Monich S. 172.

2) In J. W. 22, 204 f.

stückseigentümer, die eine Benutzung auch des zum Grundstück gehörigen Luftraums zu jeder tatsächlichen Ausübung des Eigentums notwendigerweise erfordern. Aus letzterem Grunde hat Zitelmann[1]) weiter geschlossen, daß das Eigentum auch den Luftraum in sich begreifen müsse. Er fragt, besteht das Grundstück nur in der zweidimensionalen Fläche? Das sei unmöglich, da so das Eigentum von uns Menschen als dreidimensionalen Wesen überhaupt nicht ausgeübt werden könne, also gehöre zum Eigentum am Grundstück auch das Eigentum am Luftraum. Das ist ein Trugschluß, denn die dem Grundstücke erforderliche dritte Dimension setzt sich, da jedes Grundstück ein auf der Oberfläche abgegrenzter Teil des Erdkörpers ist, natürlicherweise in das Erdinnere fort. Es ist daher dieses Recht am Luftraum ein mit dem Eigentum verbundenes, ihm ähnliches und denselben gesetzlichen Bestimmungen unterworfenes Recht. Dies hat auch als der Sinn des § 905 BGB. zu gelten.

Gleicher Ansicht sind mit im wesentlichen gleicher Begründung: Kober in Staudinger Bd. 3 III zu § 905 S. 245, Endemann 3. bis 5. Aufl. Anm. 7 zu § 905 S. 275, Sturm in Gruchot's Beiträgen Bd. 55, 525, Meyer, Vortrag S. 13, Warschauer S. 22ff., 26.

Die gesetzlichen Bestimmungen über das Eigentum greifen also nicht unmittelbar Platz, sondern kommen nur entsprechend zur Anwendung.

Ist somit die Natur dieses Rechtes am Luftraum klargestellt, so ist nunmehr sein Inhalt und Umfang abzugrenzen. Zunächst ist in einer dem Eigentum entsprechenden Weise die bereits erwähnte Bestimmung des § 903 BGB. über die beiden Hauptbefugnisse des Eigentümers anzuwenden, aus der sich das Recht ergibt, daß der Eigentümer eines Grundstücks infolge der Erstreckung seiner Rechte auf den Luftraum gemäß § 905 Andere von jeder Einwirkung auf den Luftraum ausschließen kann, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen. Letztere scheiden aus, da sie hier nicht interessieren. Auch besondere gesetzliche Beschränkungen bestanden

---

1) S. 473.

vor dem Kriege weder nach Reichs- noch nach Landesrecht, insbesondere auch nicht nach dem durch das BGB. grundsätzlich unberührt gebliebenen öffentlichen Recht des letzteren[1]). Eine allgemeine Einschränkung schreibt aber der zweite Satz des § 905 BGB. vor: „Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe . . . vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat". Es bleiben daher die beiden Fragen zu entscheiden, ob das Überfliegen eine Einwirkung ist, von der an sich der Grundstückseigentümer andere auszuschließen berechtigt ist und ob es in solcher Höhe vorgenommen wird, daß er an der Ausschließuug kein Interesse hat, es daher nicht verbieten kann.

Die erste Frage ist zweifellos zu bejahen. Mit dem Überfliegen wird das Luftfahrzeug, wenn auch nur zu einem vorübergehenden, kurzen, unter Umständen sich auf einige Augenblicke beschränkenden Verbleiben derart in den Luftraum gebracht, daß der Teil desselben, in dem es sich gerade befindet, ganz damit ausgefüllt ist und damit so benutzt wird, daß er während dieser Zeit zu einem anderen Gebrauche nicht mehr zur Verfügung steht. Es wird damit tatsächlich und in sinnlich wahrnehmbarer Weise in das Gebiet eingegriffen, das nach dem ersten Satz des § 905 BGB. in Verbindung mit § 903 an sich der ausschließlichen Herrschaft des Grundeigentümers zugesprochen ist.

Bei der zweiten Frage herrscht über den Begriff des Interesses, das nach dem zweiten Satz in § 905 den Maßstab für das Recht des Eigentümers an dem über seinem Grundstück befindlichen Luftraum bildet, im wesentlichen Übereinstimmung. Allgemein[2]) ist man der Ansicht, daß jedes erkennbare, ernste Interesse eines vernünftig denkenden Menschen zu berücksichtigen ist uud daß nur insofern eine Begrenzung

1) Von der Berücksichtigung der dem LuVG. vorangehenden VO. kann unbedenklich abgesehen werden. Sie trafen Bestimmungen verwaltungsrechtlicher Natur oder dienen der Ausführung des Versailler Vertrags.

2) Vergl Plank Bd. III S. 17[illegible]c, Komm. RGR. Bd. I Anm. 4 zu § 905, Endemann Bd. III S. 266, Staudinger Anm. Ib zu § 905, Zitelmann S. 485 und Bodenheim S. 8f.

in Betracht kommen kann, als das Interesse sich auf die Benutzung des Grundstücks beziehen muß. Letzteres ergibt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes „Der Eigentümer kann Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe vorgenommen werden . . .“, da die Entfernung von dem Grundstücke doch nur wegen des Einflusses auf das Grundstück und seinen Gebrauch von Bedeutung sein kann. Dies ist auch in den Protokollen Bd. III S. 122 zum Ausdruck gebracht: „Diese Bestimmung sei so zu verstehen, daß jedes Interesse des Eigentümers, nicht bloß ein Vermögensinteresse, mit Rücksicht auf die Bedeutung der Einwirkung für die Benutzung oder den Wert des Grundstücks Beachtung finden müsse“. Damit ist auch das reine Affektionsinteresse geschützt.

Auch darüber ist man einig, daß einem Grundstückseigentümer ein Interesse daran zugestanden werden müsse, das Hinwegfliegen über sein Grundstück in geringem Abstand von diesem oder einem etwa darauf befindlichen Gebäude zu untersagen[1]). Hier ist die Gefahr des Anfahrens eine naheliegende. Auch können selbst die geringen Schwankungen, denen das Fahrzeug fortwährend ausgesetzt ist und die in größeren Höhen ohne Nachteil leicht zu überwinden sind, Ursache von Beschädigungen des Grundstücks oder der Gebäude, sowie von Gesundheitsstörungen der dort befindlichen Personen werden.

Wie weit aber im übrigen vor dem LuVG. ein Interesse des Grundstückseigentümers am Verbot des Überfliegens seines Grundstücks anzuerkennen war, darüber sind die Meinungen geteilt. Einige[2]) sprechen dieses Recht dem Grundstückseigentümer für jede unbegrenzte Höhe zu, indem sie meinen, daß die bloße Möglichkeit des Entstehens eines Schadens genüge, um ein Interesse an der Ausschließung nach § 905 Satz 2 BGB. zu begründen. Sturm, Warschauer, du Chesne und Bredow-Müller[3]) vertreten sogar die Auffassung, je höher sich das Fahrzeug befinde, umso gefähr-

1) Vergl. RG. 59, 117 ff., 92, 48 f., 97, 27.

2) So Goldfeld in J. W. 09, 8; Tauber S. 11; Sturm in Gruchot Bd. 55, 526 ff.; Warschauer S. 27 ff.; Ludwig in J. W. 08, 705.

3) du Chesne in J. W. 22, 205; Bredow-Müller S. 38.

licher sei das Überfliegen nach den Fallgesetzen und wegen der dadurch für den Grundstückseigentümer erschwerten Erkennbarkeit des Absturzes oder Auswurfs.

Diese Ansicht ist schon tatsächlich nicht zutreffend. Auf den fallenden Körper wirkt die sogenannte Schwerkraft, die mit der Erdnähe an Kraft zunimmt. Diese Zunahme ist aber derartig gering — selbst einige 1000 Meter spielen im Verhältnis zum Erdradius (die Anziehungskraft wirkt von der Erdmitte aus) kaum eine Rolle —, daß man sie als gleichbleibende Kraft betrachten kann. Nun setzt aber jedem fallenden Körper die Luft einen erheblichen Widerstand entgegen, der mit zunehmender Geschwindigkeit sich noch ganz bedeutend steigert. Hierdurch wird bewirkt, daß nur in den ersten 100 m des Falles die Geschwindigkeit zunimmt, danach bleibt sie und damit auch die Stoßkraft des fallenden Körpers gleich, weil einmal die Anziehungskraft der Erde nur unerheblich zunimmt, andererseits die in der Erdnähe dichtere Luft einen größeren Widerstand leistet als in den oberen Höhen. Ob daher ein Körper aus 1000 oder aus 4000 m Höhe fällt, ist auf seine Fallgeschwindigkeit und damit auf seine Stoßkraft in der Erdnähe ohne Einfluß.

Diese von den genannten Schriftstellern aufgeworfene Frage, ob der Luftfahrer, der bereits auf den Luftraum des Grundstücks eines andern durch das Fliegen eingewirkt hat, durch Absturz oder Auswurf mehr oder weniger großen Schaden anrichtet, muß hier aus rechtlichen Gründen ausscheiden. Sie ist für die Frage des Schadenersatzes von Bedeutung, für die Frage, ob der Grundstückseigentümer ein Interesse am Verbot des Überfliegens hat, kann es aber auf die Höhe des Schadens nicht ankommen. Eine solche Erwägung findet im Gesetz keine Stütze[1]).

Kohler[2]) ist der Ansicht, daß der Grundstückseigentümer nach § 905 BGB. an sich in Folge bestehenden Interesses das Recht habe, die Luftschiffahrt über seinem Grundstücke zu verbieten. Er meint aber, man müsse gewisse Störungen für den

1) Die horizontale Schichtenbildung, die von einigen Schriftstellern für das Völkerrecht gelehrt wurde, kann als veraltet bezeichnet werden.
2) Kohler a. a. O. S. 10.

Eigentümer zulassen, dieser müsse die Lizenz geben, wenn ein starkes Kulturbedürfnis die Einwirkung nötig mache.

Mit feiner Ironie widerlegt Zitelmann[1]) die Berechtigung zu solcher Gesetzesauslegung. Er führt aus: Läßt sich dies (d. h. daß die mit den Mitteln der juristischen Logik gewonnene Entscheidung sachlich unbefriedigend bleibt) nachweisen, dann darf der praktische Jurist nicht einfach ihm geeignet erscheinende Rechtssätze aus der Luft greifen — selbst für die Luftschiffahrt darf er das nicht — und auf Grund von ihnen seine Entscheidung treffen, sondern es muß die Gesetzgebung angerufen werden, damit sie ihres Amtes waltend neues Recht schaffe.

Zur richtigen Ansicht führen m. E. folgende Erwägungen. Wie bereits erwähnt, ist der anerkannte Sinn des § 905, daß der Grundstückseigentümer auch durch eine Einwirkung im Luftraum in der Benutzung seines Grundstücks nicht gestört sein soll. Zur Annahme einer solchen Störung reicht aber das Vorliegen der bloßen Möglichkeit, daß eine Einwirkung unter Hinzutritt besonderer Umstände eine Behinderung in der Benutzung des Grundstücks oder eine Beschädigung desselben oder eines darauf befindlichen Hauses zur Folge haben könne nicht aus. Man würde damit jede Berechtigung zu einer Einwirkung auf den Luftraum über einem fremden Grundstück ohne Bestehen eines besonderen Rechts oder mangels Einwilligung des Eigentümers verneinen, denn eine Einwirkung auf den Luftraum, die unter allen Umständen keine Beeinträchtigung für die Benutzung eines Grundstücks und keine Schadenszufügung mit sich bringen kann, ist undenkbar. Für die Auslegung des Gesetzes muß aber ein Sinn unterlegt werden, bei dem es praktischen Wert haben kann. Es ist anzunehmen, daß man bei den Beratungen und Verhandlungen, die zur gesetzlichen Feststellung des § 905 geführt haben, auch an die Benutzung des Luftraums für die Zwecke der Luftschiffahrt gedacht hat, wenn diese auch erst später zu ihrer heutigen großen Entwicklung gelangt ist; denn schon damals war die Ausführung von Freiballonfahrten keine Seltenheit und deren Bedeutung für die Erforschung der Luft,

1) Zitelmann a. a. O. S. 464.

insbesondere der Luftströmungen und ihr besonderer Wert für die militärischen Bedürfnisse im Kriegsfalle anerkannt, sodaß man daran denken mußte, durch Gestatten der zukünftigen Ausübung der Luftschiffahrt die noch nötige Entwicklung und Vervollkommnung zu ermöglichen. Dies wird auch durch die Protokolle III S. 121 bestätigt, es heißt dort bei Besprechung eines Antrags, der sachlich mit dem später beschlossenen Satz 2 des § 905 übereinstimmt: daß Handlungen, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß der Grundeigentümer an ihrer Ausschliesung kein Interesse hat, wie das Verweilen eines Luftschiffes in Höhe von 2000 Metern über dem Grundstück, nicht Einwirkungen auf das Grundstück sind und auch nicht als solche Einwirkungen gelten sollen. — Bezieht sich dieser Satz auch nur auf die damals allein bekannten Freiballone, so gibt er doch einen wertvollen Beitrag für die Auslegung des Satzes 2 des § 905 in unserem Sinne. Noch allgemeiner hat die gleiche Kommission, Protokolle III S. 122, dies zum Ausdruck gebracht: Eine Stellungnahme des BGB. sei durch die Entwicklung des modernen Verkehrs und der modernen Technik geboten (worunter nach der oben wiedergegebenen Erklärung und nach der Natur der Sache der Luftverkehr durch die mit Hilfe der Technik verbesserten Flugmitteln mitzuverstehen ist), da diese Entwicklung eine immer weitergehende Benutzung des Raumes über und des Erdkörpers unter fremden Grundstücken für elektrische Leitungen, Tunnelbauten usw. nötig mache.

Diese Ausführungen zeigen, daß die Ansicht Gesterding's noch heute einen richtigen Kern enthält. Man muß es auch jetzt noch als „Märchen von der Luftsäule" bezeichnen, das Recht des Grundeigentümers nach § 905 sei unbegrenzt. Das Interesse des Grundeigentümers muß sich auf die normale Bodenbenutzung beziehen. Die Entscheidung des Reichsgerichts von 1891[1]), welche die Barbarossa-Höhle dem Eigentümer des darüber liegenden Grundstücks zusprach, halte ich nach dem Recht des BGB. für unhaltbar.

1) RG. 28, 152 f.

Man muß, wenn auch nur das Interesse des Grundeigentümers entscheidend ist, auf die Interessen der Allgemeinheit und der die Luftschiffahrt Ausübenden Rücksicht nehmen. Auch die Volksanschauung ist in Betracht zu ziehen. Das „Interesse" im Sinne des § 905 ist kein feststehender Begriff. Das bestätigt auch die oben widergegebene Begründung der Kommission, daß mit einer immer weitergehenden Benutzung des Luftraumes zu rechnen ist. Dieses „Interesse" gehört ebenso wie die bei Auslegung der Rechtsgeschäfte in Betracht kommende „Verkehrssitte"[1]), wie die „Ortsüblichkeit"[2]), wie die Worte „vertragsmäßig"[3]) und „vertragswidrig"[4]) und andere zu denjenigen Begriffen, die den Anschauungen des Volkes und den Erfordernissen des Lebens unterworfen sind und von denen Danz[5]) in eingehender Weise darlegt, daß ihre Auslegung sich nicht an die juristischen Kenntnisse des Richters, sondern an dessen privates Wissen, „seinen Laienverstand" wende und von denen er nachweist, daß nur so die Rechtsfindung dem wahren Sinne des Gesetzes entspreche und zugleich zu einem sachlich befriedigenden Ergebnisse führe[6]).

Auch aus der reichen Ausgestaltung der Beschränkungen gerade des Grundeigentums ergibt sich der allgemeine Rechtsgedanke, daß das Grundeigentum nicht mehr wie früher als absolutes Recht, sondern unter weitgehender Berücksichtigung der Interessen der übrigen Volksgenossen im allgemeinen und der Nachbarn im besonderen ausgeübt werden solle[7]).

Um zu erkennen, inwieweit ein Interesse des Grundstückseigentümers nach § 905 BGB. bei Luftfahrten anzuerkennen ist, muß man die einzelnen Luftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Beschaffenheit, Verwendbarkeit, Leistungen und Verkehrssicherheit einer kurzen Betrachtung unterziehen.

1) §§ 97, 151, 157, 242.

2) §§ 906. 919 Absatz 2.

3) § 536.

4) § 553.

5) Iherings Jahrb. Bd. 38 S. 373 ff.

6) Vgl. insbesondere Stein, das private Wissen des Richters S. 43.

7) Ein Markstein dieser Entwicklung aus späterer Zeit ist Art. 153 Abs. 3 der Reichsverfassung: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für das gemeine Beste".

Die Freiballone gehören dem ältesten Zweige der Luftfahrt an. Ausschließlich widmet sich ihnen der deutsche Luftfahrerverband mit über 50 Vereinen und mehr als 20000 Mitgliedern, etwa 900 Freiballonführern und 140 Ballonen. Vor dem Kriege wurden jährlich etwa 1800 bis 2000 Aufstiege unternommen (nach Jahrbuch des deutschen Luftfahrerverbandes 1912). Diese Zahlen lassen schon einen Schluß darauf zu, daß wir es hier mit einem verhältnismäßig sicheren Flugmittel zu tun haben. Das ist auch tatsächlich der Fall. Der Freiballon besteht aus der Hülle mit dem darüber befindlichen Netz und dem an diesem befestigten Korb, der zur Aufnahme des Führers und der Fluggäste dient. Die Hülle wird mit Leucht- oder Wasserstoffgas gefüllt, das spezifisch leichter als die Luft ist und so dem Ballon den genügenden Auftrieb erteilt. Zwar vermag der Führer in keiner Weise selbsttätig auf die Fahrtrichtung einzuwirken, aber die verschiedenen Hilfsmittel wie Ballast, Schleppseil, Ventil und Reißbahn gestatten ihm ungefähr das Einhalten einer bestimmten Höhenlage und als äußerstes Mittel die an sich nicht gefährliche Landung zu jedem Zeitpunkt. Dies im Verein mit den ausgezeichneten aeronautischen Instrumenten, dem meteorologischen Nachrichtendienst und Wetterkarten gibt auch über den wahrscheinlichen Verlauf der Fahrt einen gewissen Anhalt. Unglücksfälle zählen gerade hier zu den größten Seltenheiten und sind meist auf Rekordsucht bei Wettfahrten (Unfall des Gordon-Bennett-Siegers Ingenieur Gericke, des Ballons Conqueror, vergl. J. W. 08, 643) zurückzuführen, die also bei regelmäßigem Betriebe vermieden werden. Sämtliche Weltrekorde werden von Deutschland mit überragenden Leistungen gehalten. Dauer: 87 Stunden, Strecke: 3052,7 km, Höhe 10,8 km.

Auch die lenkbaren Luftschiffe bieten hinreichende Sicherheit. Dieser Zweig der Luftfahrt wird von dem deutschen System Zeppelin beherrscht, dessen Leistungen aus dem Kriege bekannt sind und das vor dem Ententeverbot bereits zum Betrieb regelmäßiger Verkehrslinien in Deutschland benutzt wurde. Die Zeppeline sind nach dem sogenannten starren System gebaut, d. h. eine äußere starre Hülle gibt dem Luftschiff das Gefüge und ermöglicht seine Lenkbarkeit, auch bei

Gasverlusten. Die nach dem halbstarren System gebauten Luftschiffe haben die Leistungen der Z-Schiffe bei weitem nicht erreicht, obwohl auch mit diesen gute Erfolge erzielt sind. Diese Fahrzeuge folgen ebenso wie die Freiballone dem Grundsatze „leichter als die Luft". Es bewirkt daher das Aussetzen der Motore noch keinen Absturz, da der Gaskörper wie ein Freiballon das weitere Verweilen in der Luft und meistens auch das Abwarten der Möglichkeit zu einer Landung gewährleistet. Durch die Motore erhalten sie eine Eigengeschwindigkeit, die durch das Höhen- und Seitensteuer dem Führer gestattet, die Fahrtrichtung und die Höhenlage selbst zu bestimmen. Diesen Luftschiffen steht bereits seit langem das Publikum mit dem Gefühle völliger Sicherheit gegenüber. Als Spitzenleistung sei neben dem bereits angeführten Flug des L 59 nach Afrika im Jahre 1917 die Fahrt des ZR III nach Lakehurst in Nordamerika erwähnt.

Die Flugmaschinen oder Drachenflieger erzwingen das Verweilen in der Luft durch eine oder mehrere Tragflächen, welche durch Motor und Propeller schnell dahin bewegt werden und durch den Luftwiderstand den notwendigen Auftrieb erzielen. Sie sind nach dem Grundsatze „schwerer als die Luft" gebaut und bestehen aus dem Rumpf mit dem Fahrgestell und der Steuerung, den Tragflächen und dem Triebwerk. Durch die Eigengeschwindigkeit sind auch sie steuerfähig. Windstöße auf nur eine Tragfläche werden durch die Schräglagensteuerung (Verwindung, Klappen oder konstruktive Stellung der Tragflächen) ausgeglichen. Das Aussetzen des Motors hat auch bei ihnen keineswegs Absturz zur Folge, sondern bedingt ein Landen im Gleitfluge. Einige Zahlen mögen die Höchstleistungen dieser Apparate beleuchten: Höhenflug: 12 066 m, Länge: 4050 km, Dauer: 37 Stunden 49 Minuten, Geschwindigkeit: 448,17 km in der Stunde (Rekordleistungen nach „Flugsport" 1925 Nr. 6 S. 133 ff.).

Schließlich seien noch die Drachen, Fessel- und Registrierballons erwähnt. Zum Überfliegen von fremden Grundstücken bestimmt sind nur die letzteren, die als durchaus harmlose Flugzeuge bezeichnet werden müssen und nach menschlicher Voraussicht keinen Schaden stiften können. Fesselballone und

Drachen sind nur zum Aufsteigen von einem festen Standort bestimmte Luftzeuge, die zu beschränkten Zwecken militärischer und wissenschaftlicher Natur benutzt werden. Auch sie sind durchaus erprobte und sichere Apparate.

Bei Berücksichtigung dieser Leistungen kann man das Interesse des Grundstückseigentümers am Verbot des Hinwegfliegens über sein Grundstück im Sinne des § 905 BGB. nicht bei ganz entfernter, erst unter Hinzutritt besonderer Umstände möglicher Gefahr annehmen, sondern nur dann, wenn nach den bestehenden Verhältnissen ernstlich mit gewissen, besonderen Gefahren gerechnet werden mußte, die eine Beeinträchtigung des Grundstückseigentümers bei der Benutzung seines Grundstücks zur Folge hatten. Man wird also ein Recht zum Flugverbot dann beispielsweise annehmen müssen, wenn es sich um Flüge von Flugzeugschülern in niedriger Höhe handelt und diese Flüge sich durch die benachbarte Lage eines Flugplatzes zu einem Wohnhaus mit einer gewissen Häufigkeit trotz Verbots wiederholen oder durch die beschränkte Anlage des Platzes wiederholen müssen. Die durch Flüge in niedriger Höhe besonders störenden Propeller- und Motorgeräusche können allein schon ein derartiges Verbot begründen[1]). Unbedingt wäre dieses Verbot dem Eigentümer eines Sanatoriums zuzusprechen, sofern in dessen unmittelbarer Nähe die Anlage eines Flughafens erfolgte. Baut dagegen ein Grundstückseigentümer in der Nähe eines bereits bestehenden Flugplatzes ein Haus, so ist ein Flugverbot ihm nicht zuzuerkennen, da er mit solchen Beeinträchtigungen in dieser Gegend rechnen mußte. Nimmt er diese durch den Bau eines Wohnhauses oder eines Sanatoriums in Kauf, so liegt darin ein weitgehender Verzicht auf seine Rechte aus § 905. Noch weiter geht anscheinend das Reichsgericht[2]), das im Interesse eines „gesetzlich tunlichst unbehinderten Höhenluftverkehrs" ein Verbot des Überfliegens dem Grundeigentümer überhaupt versagt. Die wörtlich angeführte Wendung weist auf Erwägungen de lege ferenda hin. Klar und eindeutig sind diese

1) RG. 97, 27.

2) RG. Bd. 100 S. 74.

Ausführungen, die in einer Entscheidung über Haftung der Luftfahrer stehen, nicht zu nennen. Auf diese Entscheidung komme ich noch zurück.

Es findet also das Recht des Grundeigentümers nicht erst seine Grenze am Schikaneverbot des § 226 BGB., sondern schon an der durch die Erfordernisse der Technik und des Verkehrs bedingten Auslegung des Interesses gemäß § 905 Satz 2. Zu dem gleichen Ergebnis gelangten Meurer S. 14, der treffend ausführt, daß der zweite Satz des § 905 für die Luftschiffahrt die Privatrechtsbrücke schlage, Zorn S. 226, Zitelmann S. 485f., Wolff in Enneccerus Bd. II 1. Abt. S. 149f., Leonhard S. 117, Plank III S. 170, der jedoch im Falle des Ballastauswurfs ein unbeschränktes Ausschließungsrecht geben wollte, RG. Komm. Bd. I Anm. 4 zu § 905, Meyer Schadensersatzrecht S. 86, Kipp in J. W. 08, 344. Gierke S. 394 Anm. 6 und Staudinger Bd. III S. 246 bejahen diese Frage hinsichtlich der Freiballone, ohne sich im übrigen zu äußern, und Bodenheim S. 8ff. ist gleicher Ansicht, erklärt aber bei Flugmaschinen das Interesse des Grundstückseigentümers im Sinne des § 905 für gegeben. Ferner das Reichsgericht in Sachen Boehler gegen Zeppelin Bd. 78, 71f., J. W. 12, 251, Flugsport Nr. 13, 1912 S. 696: „An der Ausschließung dieser Einwirkung hat der Eigentümer kein hinreichendes Interesse (des Fluges in große Höhe); denn der Umstand, daß der Flieger abstürzen und sein Grundstück beschädigen kann, reicht nicht aus, um ein solches Interesse, das ein Verbot nach § 905 BGB. rechtfertigen könnte, zu begründen."

Dieses Recht konnte der Grundstückseigentümer gegebenenfalls mit der Negatorienklage des § 1004 BGB. durchsetzen. Regelmäßig, d. h. von verschwindenden Ausnahmefällen abgesehen, war dem Grundstückseigentümer das Verbot des Überfliegens seines Grundstücks allerdings versagt.

Hier greift nun das Luftverkehrsgesetz grundlegend ein. Das LuVG. ist im wesentlichen dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909 nachgeschaffen. Wie dieses ist es ein Rahmengesetz, es schafft eine rechtliche Grundlage und behält Einzelheiten besonderer Regelung vor. Weitere

Bestimmungen zur Ausführung sind noch nicht getroffen[1]). § 1 des LuVG. bestimmt: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist. Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte". Und in § 12 heißt es: „Luftfahrzeuge dürfen, außer in Notfällen, nur in Flughäfen und außerhalb geschlossener Ortschaften nur auf nicht eingefriedigten Grundstücken oder auf Wasserflächen landen. Für einzelne Gebiete, Grundstücke oder Wasserflächen kann ein Landungsverbot erlassen werden. Die Besatzung ist verpflichtet, über die Persönlichkeit des Halters und Führers des Luftfahrzeuges dem Berechtigten Auskunft zu geben. Nach Feststellung der Persönlichkeiten darf der Berechtigte die Weiterfahrt oder die Abbeförderung des Luftfahrzeuges nicht verhindern".

Damit sind für die gesamte Luftfahrt die Bestimmungen des § 905 BGB. beseitigt. Die Grundstückseigentümer stehen nunmehr den Luftfahrten ohne jedes Widerspruchsrecht gegenüber und es macht auch keinen Unterschied, ob die Fahrzeuge, wie in §§ 2ff. LuVG. ausdrücklich vorgeschrieben ist, in die Luftfahrzeugrolle eingetragen und zugelassen sind oder nicht. Darüber hinaus müssen die Grundeigentümer auf nicht eingefriedigten Grundstücken ohne jegliche Rücksicht auf deren wirtschaftliche Nutzung die Landung dulden und sie haben nicht einmal das Retentionsrecht, wie es beispielsweise in der Schweiz den Grundstückseigentümern eingeräumt ist. Dieses Land nimmt allerdings eine Sonderstellung ein. Sein Gebiet hat nicht den Umfang, bei dem die Luftfahrt je die Bedeutung erlangen könnte wie für die großen angrenzenden Staaten. Der weitergehende Schutz ist also hier verständlich[2]). Die Regelung im LuVG. läßt an Klarheit nichts zu wünschen

1) Die VO. vom 5. 2. 24 RGBl. 43 beseitigt die Anhörung des Beirats nach § 17 LuVG. und die VO. vom 6. 2. 24 RGBl. 42 setzt lediglich die Haftsummen in Goldmark fest. Die VO. vom 11. 9. 24 RGBl. 706 enthält nur Vorschriften über die Landung nach erfolgter Aufforderung.

2) Vergl. Bundesratsbeschluß vom 27. 1. 1920 Art. 29.

übrig und trägt sicherlich den Belangen der Luftfahrt weitgehendst Rechnung. Nur so kann sich die Luftfahrt frei und ungehindert entfalten. Man hat sogar davon abgesehen, das Überfliegen von Städten und Ortschaften, von gefährlichen Fabriken und von netzartigen elektrischen Hochspannungsleitungen, wie dies noch in dem Erlaß der preußischen Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten vorgesehen war, zu verbieten oder einzuschränken. Hier wird wohl allerdings die Bestimmung des § 13 LuVG. über die vorbehaltenen Luftsperrgebiete eingreifen müssen, die außerdem den Interessen der Landesverteidigung dient, welche durch das Reichsgesetz über den Verrat militärischer Geheimnisse vom 3. 7. 1893 (RGBl. S. 205) und die einschlägigen Bestimmungen des Strafgesetzbuchs keineswegs ausreichend geschützt sind.

Andererseits hat auch die Luftfahrt durchaus ein Recht auf diese weitgehende Rücksichtnahme. Das Netz der ständig betriebenen Linien bezieht bereits Manchester, Oslo, Helsingfors, Leningrad, Moskau, Charkow, Angora, Oran und Casablanca in den europäischen Reisedienst ein[1]). Und gerade im europäischen Durchgangsverkehr zeigt sich die günstige Lage Deutschlands im Herzen Europas im besten Lichte. Bedauerlich bleibt nur, daß das besetzte Gebiet noch immer von dem Reisenetz ausgeschlossen ist. Das Flugverbot, welches die Verbandsmächte aus den Art. 42, 43 und 180 des Versailler Vertrags nicht nur für das besetzte Gebiet, sondern beschränkt auch für ganz Deutschland folgern, ist eine Leistung, welche mit wissenschaftlicher Auslegung nichts, mit Machtpolitik aber alles zu tun hat. Ich verweise nur auf Art. 198 Abs. 1 des VV. Hier ist Deutschland lediglich die militärische Luftfahrt verboten. Die Ententestaaten stellen nun einseitige neue Regeln auf und bezeichnen als militärische Luftfahrzeuge alle diejenigen, welche sie Deutschland wegen ihrer Größe und Bedeutung für die zivile Luftfahrt nicht gönnen. Eine andere Erklärung für dieses Vorgehen gibt es nicht, da es inzwischen ein anerkannter Satz des Völkerrechts geworden

1) Nach Karte über den europäischen Luftverkehr 1925 im Beiblatt der Frankfurter Nachrichten vom 29. 4. 1925; siehe auch Reichsluftkursbuch mit Karte.

ist, daß nur diejenigen Luftzeuge militärische sind, welche von Militärpersonen befehligt werden[1]). Schreiber widerlegt in seinem Aufsatz „Die Note des Botschafterrats vom 24. Juni 1925 über die Luftfahrt"[2]) auf Grund seiner umfassenden Kenntnis dieses Sondergebiets in lehrreichen Ausführungen die Gültigkeit dieser Note vom juristischen Standpunkt und unter Ausschluß der Politik. Damit ist aber gegenüber Staaten, die vor, während und nach dem Kriege nach dem Grundsatz might is right handelten und handeln nichts gewonnen.

Eine weitere Folge der schrankenlosen Freiheit des deutschen Luftraums ist die Berechtigung der Luftfahrer, alle die zum Betrieb erforderlichen Handlungen in der Luft vorzunehmen. So kann der Freiballonführer Ballast auswerfen, um nur ein Beispiel zu erwähnen, ohne daß ein Anspruch auf Unterlassung besteht. Die nicht zum Betrieb erforderlichen Handlungen sind aber nicht freigegeben. Dies folgt aus der engen Fassung des § 1 LuVG.: Nur die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, mit anderen Worten, lediglich die zum ordnungsgemäßen Betrieb der einzelnen Luftfahrzeuge erforderlichen Handlungen sind erlaubt. Verboten wäre danach das Abwerfen von Flugblättern, das eine ganz erhebliche Belästigung der Grundstückseigentümer bedeutet und auch soweit Straßen und öffentliche Plätze in Frage kommen, durch § 366 Ziff. 8 und 10 StGB. besonders unter Strafe gestellt ist.

Außerordentlich weitgehend ist auch die Fassung des Absatz 2 in § 1 LuVG., welche jede Art von Luftfahrzeugen in sich begreift. Es ist also nicht darauf abgestellt, daß es sich um Geräte handelt, die überhaupt zur Beförderung oder nur zum Tragen von Menschen oder Sachen eingerichtet sind. Dies folgt aus der Hervorhebung, daß die Geräte zur Bewegung im Luftraum bestimmt sein müssen und ein Luftgerät ist besonders genannt, das zur Aufnahme von Menschen gemeinhin nicht bestimmt und zur Zeit auch nicht geeignet ist, der Drachen. Er dient ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken

1) Vergl. Fauchille, traité de droit international public S. 894 ff.

2) J. W. 1925, 1564 ff.

und genießt nach der gesetzlichen Regelung den Vorzug der freien Benutzung des Luftraums und der beschränkten Haftung. Eine Entscheidung des Reichsgerichts über einen durch Drachen verursachten Unfall[1]) wird im zweiten Teil dieser Arbeit noch besprochen werden.

Auf der anderen Seite ist das Gesetz keineswegs auf Kraftfahrzeuge in der Luft beschränkt, wie schon das vorerwähnte Beispiel zeigt. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil verfassungsmäßig[2]) nur der Luftverkehr mit solchen der reichsgesetzlichen Regelung vorbehalten ist. Es waren ganz offensichtlich praktische Gesichtspunkte, welche die einheitliche Regelung der Luftfahrt als zweckmäßig erscheinen ließen. Bredow-Müller meinen, die Gültigkeit des Gesetzes in dieser Fassung stehe gleichwohl außer Zweifel, da das LuVG. mit der in Art. 76 RV. vorgesehenen Mehrheit angenommen sei[3]). Demgegenüber vertritt Tauber[4]) den Standpunkt, daß das LuVG. hinsichtlich der motorlosen Luftfahrzeuge der verfassungsmäßigen Grundlage entbehre, diese könne insbesondere nicht einfach implicite, d. h. durch eine Mehrheit, die für Verfassungsänderungen ausreiche, hergestellt werden. Ich schließe mich der Ansicht Taubers an, da die Reichsverfassung insoweit völlig eindeutig ist und weil die Zuständigkeit des Reichs zur Gesetzgebung schon bei der Einbringung und Beratung des neuen Gesetzes vorhanden sein muß. Das verlangt schon die Achtung vor dem Grundgesetz eines jeden Staates. Es dürfte sich also dringend empfehlen, dieses Versehen durch Änderung der Reichsverfassung und erneute Verkündung des LuVG. zu beseitigen.

Bei zwei Arten von Luftgeräten sind Zweifel entstanden, ob sie dem LuVG. unterliegen oder nicht: Bei den Fallschirmen und Segelflugzeugen. Bredow-Müller und Hollatz sprechen beiden die Eigenschaft von Luftfahrzeugen im Sinne des

1) RG. Bd. 108, 310 ff.

2) Nach Art. 7 Nr. 19 der RV. hat das Reich die Gesetzgebung über den Verkehr mit „Kraftfahrzeugen zu Wasser, zu Lande und in der Luft“.

3) Zu vgl. Bredow-Müller Abs. 2 B zu § 1 LuVG.

4) Jn. J. W. 23, 489.

Gesetzes ab[1]). Sie erwägen: Im Luftraume könne sich fast jeder Gegenstand bewegen, da auch das bloße Herabfallen vermöge der Schwerkraft als Bewegung bezeichnet werden könne. Aber für eine Bewegung in der Luft bestimmt seien nur solche Körper, die eine gewisse Zeitdauer in der Luft zu bleiben vermögen. Dieses Verbleiben setze begrifflich ein Steigvermögen voraus. Dem kann nicht beigetreten werden. Das Gesetz spricht allgemein von Bewegung, ohne eine solche nach bestimmter Richtung (z. B. nach oben) zu fordern oder (z. B. die erdwärtsgerichtete) auszuschließen. Daß Körper, die nur der Schwerkraft gehorchen, außer Betracht bleiben, bedarf keiner Erwähnung. Das Gerät muß eben zur Bewegung im Luftraum auch geeignet sein. Es ist dies eine Selbstverständlichkeit. Mehr erfordert das Gesetz nicht. Der Fallschirm ist aber ein Gerät, welches vermittels besonderer Vorrichtung, nämlich des sich ausbreitenden Schirmes, den Luftwiderstand benutzt, um die Schwerkraft oder genauer die Anziehungskraft der Erde bis auf ein solches Maß herabzudrücken, daß seine Benutzung die sichere Durchmessung großer Höhen gestattet. Inzwischen hat das Ministerium des Innern die Verordnung über Luftfahrtveranstaltungen dahin ergänzt, daß bei Fallschirmabstürzen eine Bescheinigung der den Fallschirm herstellenden Fabrik und ein Befähigungsnachweis für den Luftfahrer unter anderem gefordert wird[2]). Das Kriterium der Lenkbarkeit scheidet aus, es ist nicht erwähnt und die besonders genannten Ballone entbehren diese Eigenschaft. Das Steigvermögen eignet zwar allen besonders genannten Luftfahrzeugen, aber, und das ist das Entscheidende, bei den für eine Bewegung im Luftraum bestimmten Geräten ist es nicht gefordert. Bredow-Müller haben hier in das deutsche LuVG. in Anlehnung an die von ihnen zitierte kolumbianische V. vom 15. 3. 1920 etwas hineininterpretiert, was durch das deutsche Gesetz nicht getragen wird.

1) Ebenda Abs. 2C zu § 1 LuVG. und Hollatz S. 11 f. Letzterer mit der abwegigen Begründung, Geräte, die nicht besonders genannt seien, müßten schon deshalb außer Betracht bleiben. Die Aufzählung im Gesetz ist nicht erschöpfend.

2) Vgl. Flugsport 1925, 409.

Ebenso ist hinsichtlich der Gleit- oder Segelflugzeuge zu entscheiden. Bredow-Müller würden nach dem heutigen Stand der Technik diese sicher als Luftfahrzeuge im Sinne des LuVG. ansprechen. Ein Gerät, mit dem man 12 Stunden 6 Minuten 22 Sekunden in der Luft verweilen kann, 24,4 km in gerader Strecke zurückgelegt hat (mit Landung über Starthöhe), das zwei Personen 5 Stunden 52 Minuten in der Luft trägt[1]) und auch das Steigvermögen (unter Ausnutzung günstiger Luftströmungen, bisher erreichte Höhe 435 m) besitzt, ist ein Luftfahrzeug. Aber auch nach dem Stande von 1922 und auch ohne das Steigvermögen mußte Gleiches gelten. Das Gesetz stellt es nur darauf ab, daß das betreffende Gerät für eine Bewegung in der Luft bestimmt ist, was bedeutet, daß es auch dafür geeignet sein muß. Dies ist von Bedeutung für spätere Erfindungen und ihre Stellung zum LuVG.

Der zweite Grundpfeiler der schrankenlosen Freiheit des Luftverkehrs ist das in § 12 LuVG. festgelegte Landungsrecht außerhalb der eigentlichen Flughäfen, ohne das die Freiheit der Luft sehr eingeengt oder fast wertlos wäre. Es ist auffallend, daß Deutschland neben Ungarn[2]) der einzige Staat ist, der diese weitgehende Landungserlaubnis den Luftfahrern gewährt. In allen anderen Staaten ist das Landen außerhalb der Flughäfen entweder verboten[3]) oder nur im Falle der Notlandung beziehungsweise bei Vorliegen höherer Gewalt gestattet[4]). Das Weiterfliegen ist meist nur mit Zustimmung des Grundeigentümers oder auf Anordnung einer Behörde erlaubt. Die anderweitige Regelung im LuVG. ist offensichtlich eine Folge des Versailler Vertrags. In Art. 313 war dem zivilen Luftverkehr der Feindmächte volle Flug- und Landungs-

1) Alles Welthöchstleistungen deutscher Segelflieger in der Krim, Sommer 1925; vgl. Vom russischen Segelflugwettbewerb in der Krim, Flugsport 1925, 397 ff.

2) Vgl. §§ 1, 8 der ung. V. vom 30. 12. 1922; § 8 enthält einige Einschränkungen, insbesondere Start- und Landungszwang auf den öffentlichen Flughäfen.

3) So England Art. 2, 1 b und 13, Belgien Art. 22, 26, Frankreich Art. 4 Abs. 3, Schweiz Art. 20, 29.

4) So Japan Art. 29 und Italien Art. 14, 33.

freiheit in Deutschland vorbehalten[1]). Nach Art. 200 gilt gleiches für die Heeresluftfahrzeuge der Verbandsmächte und zwar auf die ganze Dauer der Besetzung deutschen Gebiets. Auf Veranlassung der interalliierten Luftfahrt-Überwachungskommission wurde die Verordnung vom 31. 3. 1920[2]) erlassen, welche aus der Not eine Tugend machte und die völlige Landungsfreiheit allgemein gewährte, um sie nicht in einem besonderen Gesetz nur zu Gunsten des ehemals feindlichen Auslands zu bestimmen. In gleicher Weise wurde dann das LuVG. gefaßt.

Der Luftfahrer kann daher aus freiem Belieben auf den nicht eingefriedigten Grundstücken landen, ohne an der Fortschaffung seines Gerätes gehindert werden zu können. Lediglich der Auskunftspflicht muß er genügen. Die noch zu besprechende Schadensersatzpflicht wird aber die Luftfahrer sicher von einer mißbräuchlichen Ausnutzung dieses Rechts zurückschrecken. Andererseits hat im Falle einer Landung auf eingefriedigten Grundstücken oder innerhalb eines Ortsberings der Grundstückseigentümer auch in Deutschland sehr wohl ein Zurückbehaltungsrecht. Dies folgt aus der Fassung des Gesetzes, das als Sondergesetz eng auszulegen ist. Der Ausschluß des Zurückbehaltungsrechts kann daher nur auf die erlaubte Landung, d. h. auf eine solche auf Flughäfen und uneingefriedigten Grundstücken bezogen werden. Das Zurückbehaltungsrecht gründet sich auf § 273 Abs. 2 BGB. Ich bin mir dabei bewußt, daß dieses Ergebnis sicher nicht im Sinne der Mächte liegt, welche den Erlaß der vorerwähnten VO. vom 31. 3. 1920 erzwangen. Aber de lege lata ist nicht anders zu entscheiden und das Ergebnis entspricht auch durchaus der Billigkeit.

Eine weitere einschneidende Bestimmung treffen die §§ 15 und 16 des LuVG., welche die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums nur von dem Vorliegen eines öffentlichen Bedürfnisses abhängig machen und die zwangsweise Übernahme von bestehenden Luftfahrtunternehmen auf das Reich grundsätzlich festlegen. Diese Bestimmungen liegen aber außerhalb des Rahmens dieser Arbeit.

1) Diese Bestimmung ist inzwischen außer Kraft getreten.

2) Reichsgesetzblatt 1920 S. 455.

II. Im Gegensatz zum römischen Recht, das ursprünglich nur für Sachbeschädigungen auf Grund der lex Aquilia Schadensersatz gewährte und erst seit Hadrian auch für Körperverletzungen die prätorische actio legis Aquiliae utilis[1]) kannte, finden wir schon in den ältesten deutschen Volksrechten Schadensersatzansprüche für Sachbeschädigungen (die Buße hierfür wurde in den fränkischen Volksrechten wirdira genannt) und das Wergeld für Tötung und Körperverletzung. Diese deutschen Rechtsgedanken wurden durch die Rezeption des römischen Rechts beseitigt und fanden erst in unserer Zeit auf Sondergebieten Aufnahme in die Gesetzgebung. Die Haftpflicht des Luftfahrers unterlag nach BGB., da eine außervertragliche Handlung bei Verletzung Dritter in Frage steht, den Bestimmungen über unerlaubte Handlung.

Diese werden von dem Verschuldungsprinzip im Gegensatz zum Veranlassungsprinzip[2]) beherrscht. Die Ersatzpflicht tritt daher nur bei schuldhafter Schadenszufügung ein[3]), d. h. also bei Vorsatz oder Fahrlässigkeit. Die Feststellung des vorsätzlichen Handelns bietet keine Schwierigkeit. Für den Begriff der Fahrlässigkeit gibt § 276 BGB. die authentische Interpretation: außer Acht lassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Allgemein ist daher der abstrakte Maßstab des bonus pater familias anzulegen, und mit Fr. Leonhard[4]) gegen die herrschende Meinung ist die individuelle, in Rede stehende Persönlichkeit maßgebend, soweit es sich um körperliche oder geistige Eigenschaften handelt, die vom Willen unabhängig sind. Freilich trifft gerade bei der Luftfahrt die häufige Ausnahme des letzten Satzes zu, daß ein Verschulden schon darin liegt, sich mit einer zumal gefährlichen Sache zu befassen (als Luftzeugführer), der man nicht gewachsen ist. Ausnahmen von dem Verschuldungsprinzip kennt das Gesetz nur in ganz bestimmten Fällen[5]), von denen hier keiner in Betracht kommt. Auch die in dem preußischen Eisenbahngesetz

1) 1, 13 pr. D. 9, 2.

2) vgl. Prot. Bd. 2 S. 568 ff.

3) In Betracht kommen die Ansprüche aus den §§ 823 ff., 904, 228 BGB.

4) a. a. O. S. 43.

5) Zu vgl. §§ 829, 833 Satz 1, 835 BGB.

vom 3. 11. 1838, dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. 6. 1871 und dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909 enthaltenen Sondervorschriften sind lediglich Ausnahmen und dürfen deshalb nicht, wie von einzelnen geschehen ist[1]), auf die Luftschiffahrt ohne ausdrückliche gesetzliche Vorschrift ausgedehnt werden. Es verbietet sich dies deshalb, weil es sich dabei einerseits um einen ganz anders gearteten, grundverschiedenen Betrieb und andererseits um Sondergesetze handelt, die nicht analog angewendet werden dürfen[2]).

Ein solcher Ersatzanspruch, der den Nachweis eines Verschuldens zur Voraussetzung hat, ist aber für den Verletzten meist wertlos. Das den Absturz verursachende Ereignis wird auf einem Verschulden in den meisten Fällen nicht beruhen und wenn dies der Fall ist, stellt die Verteilung der Beweislast den Verletzten so ungünstig, daß er auf ein obsiegendes Urteil kaum rechnen kann. Als drittes erschwerendes Moment kommt hinzu, daß der Halter des Fahrzeuges sich nach § 831 BGB. entlasten kann. Schließlich muß hier auch die bestrittene Frage berührt werden, ob der Halter eines Luftfahrzeugs auch für erlaubte Schadensstiftung des Führers, z. B. im Falle des Notstandes, einzustehen hat. Wenn auch überwiegend die Stellvertretung nicht auf Willenserklärungen beschränkt, sondern analog auf geschäftsähnliche Handlungen ausgedehnt wird[3]), so erscheint mir die weitergehende Analogie auf Notstandshandlungen, wie sie beispielsweise von Staudinger[4]) vertreten wird, mit Rücksicht auf die Stellung des § 164 im System des BGB. als verfehlt. Man war daher durchweg der Ansicht, daß man dem durch Luftfahrt Verletzten einen leichter durchzusetzenden Anspruch gewähren müsse. Daß dies der Billigkeit entspricht, steht wohl außer Zweifel. Die

1) So Hilty, Archiv f. öff. Recht XIX, 91 und Hall in Hoerne's Buch des Fluges, Wien 1912 III S. 115. Aus dem gleichen Grunde ist die Entscheidung des OLG. Stuttgart vom 4. 11. 1910, mitgeteilt im Recht 22 S. 109, verfehlt. Ein Flugzeug wird deshalb nicht zum Kraftfahrzeug, weil es beim Anfahren und Landen auf Rädern läuft (§ 1 KrFG.!).

2) Vgl. Zitelmann S. 492, RG. Bd. 78, 172 und Recht 12, 741 f., 821.

3) Enneccerus I; 1 S. 550 ff., Fr. Leonhard S. 40 f.

4) Anm. 5c zu § 164.

Begründung eines solchen Anspruchs nach BGB. bot aber große Schwierigkeiten. Noch am 29. 1. 1912 hatte das Reichsgericht im Falle Boehler/Zeppelin die Gefährdungshaftung de lege lata abgelehnt. Eine solche hatte es aus Anlaß eines Schadens durch Funkenflug einer Eisenbahn[1]) mit folgender Begründung angenommen: Ist dem Grundeigentümer im Einzelfalle das so wesentliche Recht, Eingriffe in sein Eigentum abzuwehren, entzogen, so muß ihm notwendig hierfür anderweitiger ausreichender Ersatz gegeben sein, der durch die vom Verschulden nicht bedingte Kausalhaftung zu gewähren ist.

In Anlehnung an diese Entscheidung haben Kipp[2]), Meurer[3]) und Linkelmann[4]), letzterer mit anderer Begründung als Kipp auf Grund der restitutorischen Funktion der Negatorienklage eine reine Veranlassungshaftung zu begründen versucht unter Widerspruch der herrschenden Ansicht[5]).

Kohler[6]) will den Luftfahrer den Personen gegenüber, die sich auf fremdem privaten oder öffentlichen Eigentum befinden und damit also unbeschränkt allen Personen gegenüber haften lassen. Er folgt im wesentlichen der von Kipp gegebenen Begründung, für die er noch anführt, daß, wo immer dem Eigentümer die Möglichkeit, fremde Einwirkungen zu verbieten, entzogen sei, dafür Ersatz aller Schäden ohne Nachweis eines Verschuldens gewährt werden müsse. Dieses folgert er als allgemeinen Rechtsgrundsatz aus dem Institut der cautio damni infecti und insbesondere aus den §§ 867 und 1005 BGB. Er läßt an diesem Schutz des Grundeigentums jeden Dritten teilnehmen, der sich gerade auf dem betreffenden Grundstück befindet. Das Eigentumsrecht ist aber ein insoweit

1) RG. Bd. 58, 130 ff.

2) J. W. 08, 643.

3) Luftschiffahrtsrecht 09 S. 16.

4) J. W. 09, 8.

5) Vgl. Ludowieg J. W. 08, 725; Niemeyer S. 37 ff., 44 ff.; Bodenheim S. 26; Zitelmann S. 487 u. 488; Meyer, Vortrag S. 45; Warschauer S. 34. Der Kommentar von Staudinger widerspricht sich in dieser Frage, da Kober Bd. 3 § 905 Bem. I h S. 247 Kipp zustimmt, Engelmann in Bd. 2, 2 Vorbem. zu § 823 ff. Bem. II, 3 S. 1682 unter Berufung auf RG. 78, 171 die Ansicht Kipp's aber für unhaltbar erklärt.

6) a. a. O. S. 13.

absolutes und nur dem Eigentümer zustehendes dingliches und im Gesetz nicht beispielsweise, sondern ausschließlich geregeltes Recht. Es ist deshalb ausgeschlossen, es lediglich durch die Beziehung des Aufenthalts auf einen anderen auszudehnen.

Schließlich hat man den Nachweis des Verschuldens im einzelnen Fall dadurch zu ersetzen versucht, daß man allgemein das Betreiben der Luftschiffahrt als eines gefährlichen und gefährdenden Unternehmens dem Luftfahrer als Verschulden anrechnen wollte. Letzteres ist aber nicht angängig, es würde zur Folge haben, daß jeder Mensch die Wirkungen seines an sich berechtigten Tuns ohne weiteres Dritten gegenüber zu verantworten hätte, wenn es Schaden stiften kann. Ripp[1]) bemerkt hierzu: Wie schnell wäre man mit der Haftung der Automobilisten fertig geworden, wenn solche Sätze Aussicht auf Anerkennung hätten[2]).

Auch bei Notlandungen oder im Falle höherer Gewalt liegt die nach § 823 BGB. geforderte Widerrechtlichkeit vor, weil das Zivilrecht einen Notstand gegenüber Personen nicht kennt. Bei Sachschaden greifen die bereits erwähnten §§ 228 und 904 BGB. ein, wobei zu beachten ist, daß nach § 228 die Gefahr durch die beschädigte Sache drohen mußte, während 904 die echte Nothilfe, d. h. die angriffsweise Nothandlung regelt. Im letzteren Falle ist für den angerichteten Schaden zu haften.

Nur zwei Jahre vor Inkrafttreten des LuVG. hat aber das Reichsgericht seinen vorerwähnten Standpunkt geändert und es hat im wesentlichen der Begründung Ripp's folgend den Luftfahrer der Gefährdungshaftung unterworfen[3]). Das Reichsgericht hat seinen Standpunkt in der Entscheidung vom 15. 12. 1920 (Bd. 101, 102 ff.) am eingehendsten begründet und es sagt, aus den Vorschriften des gemeinen Rechts, des preußischen Landrechts und Reichsrechts (§ 26 GewO.) folge der allgemeine Rechtssatz, daß überall da für rechtswidrige

1) In J. W. 08, 644; vgl. auch RG. VI 1. 7. 20 im Recht 21 Nr. 77.

2) Vergl. auch RG. 78. 172 unter 2, für Freiballone insbesondere Niemeyer S. 45 Anm. 32 und Rumpf in Jherings Jahrb. 49, 359.

3) Vergl. RG. 100, 69 ff.; 108, 310 ff. und mit gleicher Argumentation (aber nicht für die Luftfahrt) Bd. 101, 102 ff.; ferner Recht 21 Nr. 90.

Einwirkungen dem Eigentümer ohne Nachweis eines Verschuldens gehaftet werden müsse, wo infolge einer entgegenstehenden Rechtsnorm die Negatorienklage dem Eigentümer entzogen sei.

Dieser Entscheidung, so sehr sie auch zugegebenermaßen der Billigkeit entspricht, kann ich nicht zustimmen. Quellen der Rechtsfindung sind das kodifizierte Recht und das Gewohnheitsrecht. Auf letzteres bezieht sich das Reichsgericht nicht und es kommt auch nicht in Frage. Bei ersterem scheiden aber, um einen allgemeinen Rechtssatz zu finden, die früheren, außer Geltung gesetzten Rechtsnormen aus. Daß das BGB. von dem Verschuldungsprinzip als einem allgemeinen Rechtssatz beherrscht wird und zwar so, daß man von einem Schulddogma sprechen konnte, ist bekannt. Umsomehr hätte erwartet werden dürfen, daß das Reichsgericht sich mit diesem Rechtsgrundsatz auseinandergesetzt und die Frage geprüft hätte, wie er sich mit dem vom Reichsgericht aufgestellten Rechtssatze verträgt. Als allgemeiner Rechtssatz kann er danach wohl nicht bezeichnet werden, da die Entstehungsgeschichte des BGB., auf die bei Zweifeln zurückgegriffen werden muß, zeigt, daß bereits bei Erlaß dieses Gesetzes an einen Luftverkehr gedacht war, wie wir dies im ersten Kapitel gesehen haben. Ich gehe aber noch einen Schritt weiter und sage, der Inhalt des Gesetzes ist klar, eine Gefährdungshaftung für den Luftfahrer ist entgegen beispielsweise einer solchen des Tierhalters nicht bestimmt. Demzufolge ist das Gesetz wie stets in erster Linie aus sich selbst auszulegen und zu seiner Ergänzung oder Erläuterung darf auf die sonstigen Hilfsmittel der Interpretation gegenüber dem klaren Inhalt nicht zurückgegriffen werden. Die extensive Auslegung, insbesondere durch Bezugnahme auf außerhalb des Gesetzes liegende allgemeine oder besondere Rechtssätze, deren Vorhandensein ich übrigens nicht anerkennen kann, ist dann eben ausgeschlossen. - Hier zeigt sich die rechtliche Verflechtung der beiden in dieser Arbeit behandelten Rechtsmaterien.

Das ist aber nicht das einzige Bedenken. Das Reichsgericht sagt, der Grundstückseigentümer habe sein aus § 905 Satz 1 sich ergebendes Verbietungsrecht aufopfern und die

Betriebsgefahren widerspruchslos auf sich nehmen müssen[1]). Mit nichten. Wir haben im ersten Kapitel gesehen, daß bei Auslegung des § 905 BGB. einschließlich des vom Reichsgericht zu Unrecht nicht erwähnten Satz 2 dem Grundstückseigentümer ein Verbietungsrecht der normalen Luftfahrt gegenüber nicht zugestanden werden könne. Von der Aufopferung oder dem Entzug eines Rechts kann danach wohl nicht die Rede sein. Auch die Analogie der Haftung für Funkenflug ist m. E. verfehlt. Die Eisenbahn steht zu einer beschränkten und bestimmten Anzahl von Grundstückseigentümern auf Grund besonderen Staatsaktes, der Konzession, in dauernden Beziehungen, die infolge des Eisenbahnbetriebes mannigfache nachteilige Einwirkungen auf die benachbarten Grundstücke und die Anwohner zur Folge haben. Bei der Luftfahrt fehlt es aber an einem solchen Staatsakt, der dem Grundstückseigentümer ihm nach Recht und Gesetz an sich zustehende Rechte entzieht.

Und zum Schluß eine Frage. Wie würde sich das Reichsgericht zu einem durch Luftfahrt Verletzten stellen, der weder Grundstückseigentümer noch Mieter ist, oder zu einem Verletzten, der sich zur Zeit des Unfalls auf fremdem Grundstück oder auf einer öffentlichen Straße oder in einem anderen Luftfahrzeug befand? Einen solchen Verletzten auf die Verschuldungshaftung zu beschränken, wäre nach meiner Überzeugung unbillig und der Rechtsprechung abträglicher als die Zubilligung der Gefährdungshaftung an den Grundstückseigentümer oder Mieter, sofern der Unfall sich auf ihrem Grundbesitz ereignete[2]). Mit gleichem Recht müßte dann z. B. auch der Notwegberechtigte dem Eigentümer des belasteten

1) RG. Bd. 100, 75. — Der Gebrauch des Wortes ‚aufopfern' weist auf einen Entzug des Rechtes zu Gunsten der Allgemeinheit hin, ähnlich wie z. B. im Nachbarrecht nach § 909 BGB. Die für dieses geltenden Grundsätze sind hier jedenfalls nicht anwendbar. Ich verweise auf die im ersten Abschnitt ausführlich begründete Auslegung des „Interesses", welche für das Recht zum Überfliegen von Grundstücken Dritter allein maßgeblich ist und ein ‚Aufopfern' ausschließt.

2) Der Entscheidung des RG. pflichtet RA. Dr. Horn Berlin bei, allerdings ohne jede Begründung in J. W. 21, 1453. Die beiden zuletzt erwähnten Bedenken macht auch Bodenheim in DJZ. 22, 435 geltend.

Grundstücks ohne Verschulden haften. Diese Beispiele lassen sich beliebig vermehren. Das Ergebnis des reichsgerichtlichen Urteils ist abzulehnen.

Von Interesse ist ein Vergleich mit dem französischen Recht. Die französischen Juristen waren in der gleichen schwierigen Lage wie die deutschen. Auch der code civil ist von dem Verschuldungsprinzip beherrscht[1]). Auch die Beweislast ist in gleicher Weise geregelt, da bei unerlaubten Handlungen der Verletzte das Verschulden des Andern zu beweisen hat. Von einer Verurteilung aus unerlaubter Handlung im Bereiche der Luftfahrt ohne Nachweis des Verschuldens ist in der französischen Rechtsprechung nichts zu finden und nur die Haftung auf Grund des Transportvertrags bietet im Anschluß an den Fall Lambert interessante Entscheidungen, auf die ich noch zu sprechen komme. Der von Bodenheim erwähnte[2]) Entwurf vom 7. Mai 1913, der eine reine Erfolghaftung für den Verursacher und den Fahrzeugeigner vorsah, blieb eine Geste, da in dem kurz darauf erlassenen Dekret vom 17. 12. 1913 diese strenge Haftung gänzlich beseitigt ist.

Die gesetzliche Regelung der Haftpflicht des Luftfahrers wurde mit der Eingliederung der Flugzeuge in den Verkehr zu einer zwingenden Notwendigkeit. Dies umsomehr, als gerade die Haftpflicht in den zwischenstaatlichen Abkommen überhaupt nicht geregelt ist, sondern nur Bestimmungen darüber getroffen sind, welches innerstaatliche Gesetz im einzelnen Fall Anwendung erleidet, dasjenige des Territoriums oder dasjenige der Flagge. Es verdient Beachtung, daß, worauf Schleicher erstmalig hinweist[3]), alle Staaten ohne internationale Bindung sich für die Erfolgshaftung entschieden haben. Auch der 31. deutsche Juristentag in Wien hatte 1912 im Anschluß an die Gutachten der beiden Referenten, des JR. Dr. Niemeyer[4]) in Essen und des Prof. Dr. Sperl[5]) in Wien

---

1) Code civil art. 1382: Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

2) Vgl. DJZ. 1922, 435.

3) Vgl. Niemeyer's Zeitschr. Bd. 33 S. 11.

4) a. a. O. S. 29 ff.

5) Sperl a. a. O. S. 62 ff.

grundsätzlich die Einführung der Erfolgshaftung auf dem Gebiete der Luftfahrt empfohlen.

Auf dem gleichen Boden steht auch das LuVG. Es regelt diese Haftung in ausführlicher und wie wir sehen werden in sehr weitgehender Weise im zweiten, ausschließlich der Haftpflicht gewidmeten Abschnitt[1]).

Zur Regelung der Haftpflicht auf der Grundlage der Gefährdungshaftung waren im deutschen Recht bereits verschiedene Vorbilder vorhanden. So bestimmte das preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 die Erfolgshaftung für Personen und Sachen außer bei konkurrierendem Verschulden und unabwendbarem Zufall, das Reichshaftpflichtgesetz[2]) vom 7. 6. 1871 im § 1 für die Eisenbahnbetriebe eine solche zu Gunsten von Personen, die nur durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten ausgeschlossen wird. Ferner sei erwähnt die Haftung des Schuldners bei Verzug[3]), des Gastwirts hinsichtlich der eingebrachten Sachen[4]), des Gebäude- und Werkbesitzers[5]) und des Tierhalters[6]). Die Haftung des Halters von Haustieren ist nach dem Verschuldungsprinzip nur mit Umkehrung der Beweislast geregelt und scheidet hier also aus. Endlich sei die Erfolghaftung erwähnt, wie sie das Automobilgesetz bestimmt.

Das LuVG. hat die letztere mit einigen, allerdings erheblichen Änderungen übernommen und folgt dem Text des KrFG. im übrigen, nicht nur dem Aufbau und dem Sinne, sondern auch häufig dem Wortlaute nach.

1) §§ 19—30 des LuVG. — Da die Art. 198 ff. des VV. die Luftfahrt mit Lenkluftschiffen praktisch ausschließen, erörtere ich im folgenden die Anwendung des LuVG. in erster Linie auf den Betrieb von Flugzeugen.

2) Der juristische Begriff der „Eisenbahn" ist in beiden Gesetzen keineswegs derselbe. Nach preußischem Recht ist die Straßenbahn keine Eisenbahn — RG. 18, 207 —, während sie es nach Reichsrecht ist — RG. 1, 252. Verletzungen von Personen sind jetzt ausschließlich nach Reichsrecht zu entscheiden.

3) nach § 287 BGB.

4) nach § 701 BGB.

5) nach § 836 BGB.

6) nach § 833 Satz 1 BGB.

Haftpflichtig ist zunächst der Halter des Luftgeräts[1]. Der Begriff des Halters ist in der Literatur auf den einzelnen Rechtsgebieten durchweg umstritten, in der Praxis aber durch Entscheidungen unseres obersten Gerichtshofes genügend herausgearbeitet. Zweckmäßig folgen wir dabei der Rechtsprechung zum KrFG., da § 19 LuVG. fast wörtlich, hinsichtlich des Begriffes „Halter" genau dem § 7 KrFG. entspricht. Der Sprachgebrauch bietet keinerlei Anhalt zur Erklärung dieses Begriffes. In der Wissenschaft[2]) kann man sagen, soviel Köpfe soviel Meinungen. Eine authentische Interpretation hat dieser Begriff nirgends erfahren. Zwar hatte ihn das KrFG. im ersten Entwurf dahin erläutert, daß Halter derjenige sei, für dessen Rechnung das Kraftfahrzeug betrieben werde. In das Gesetz hat aber dieser Zusatz keine Aufnahme gefunden.

Das Reichsgericht hält das Vorliegen von zwei Umständen für wesentlich: einmal das Ingebrauchhaben für eigene Rechnuug[3]) oder im eigenen Interesse und für eigene Zwecke[4]) und zweitens die unbeschränkte Verfügungsmacht über das Fahrzeug[5]). Das Moment der Dauer, auf das früher ebenfalls Wert gelegt wurde, ist fallen gelassen. Diese Begriffsbestimmung kann unbedenklich auf das LuVG. übernommen werden.

Der die Haftung begründende Tatbestand ist ein Unfall beim Betriebe eines Luftfahrzeuges. Was unter Unfall zu verstehen ist, bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Darunter ist nicht der Schaden oder das Betriebsereignis, sondern vielmehr die Verletzung einer Person oder die Sachbeschädigung als solche zu verstehen. Der Schaden ist lediglich eine Folge der Verletzung oder Beschädigung und kann schon deshalb nicht als Unfall bezeichnet werden. Besonders deutlich

1) Nach ungarischem Recht haftet neben dem Halter oder Konzessionsinhaber auch der Benutzer auf Grund Rechtsverhältnisses als Gesamtschuldner; vgl. Sándorfi § 19.

2) Isaac gibt auf Seite 101 eine übersichtliche Zusammenstellung der Auslegung, den dieser Begriff in der Literatur gefunden hat. Dagegen ist die Praxis des RG. inzwischen zu einem gewissen Abschluß gelangt.

3) RG. Bd. 78, 179.

4) J. W. 1913, 337.

5) Isaac S. 102 oben.

wird dies aus § 26 LuVG.; hier ist der Schaden als Folge des Unfalls in Gegensatz zu dem letzteren gestellt. Das Betriebsereignis kann zwar gleichzeitig sich als ein Betriebsunfall darstellen, muß es aber nicht. Wenn eine Verletzung oder Beschädigung durch Abspringen eines Propellerstücks herbeigeführt wird, dann handelt es sich gleichzeitig um einen Betriebsunfall. Wenn aber eine derartige Folge eintritt bei Ballastabgabe eines Luftschiffs oder Ballons z. B. infolge Feuchtwerdens des Sandes, wodurch die Sandkörner an der Verteilung verhindert werden, so liegt kein Betriebsunfall vor, weil die Ballastabgabe ein durchaus normaler Betriebsvorgang ist und weil es noch kein Mittel gibt, um zu verhindern, daß der als Ballast mitgeführte Sand Feuchtigkeit zieht, was besonders in größeren Höhen leicht eintritt. Auch wird es sich bei den Fällen konkurrierenden Verschuldens des Verletzten häufig um normale Betriebsvorgänge der Luftfahrt handeln, ohne daß die Haftung des Luftfahrzeughalters ganz wegzufallen brauchte. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf Grund des RHG. war zunächst nicht einheitlich. Sehr bald aber verwarf das Reichsgericht die Beziehung des Unfalls auf den Betrieb und stellte sich auf den Standpunkt, daß man unter Unfall nur eine solche Verletzung oder Beschädigung verstehen könne, welche durch ein mit dem Betrieb in Verbindung stehendes Ereignis verursacht worden sei, ohne es darauf abzustellen, ob es sich um einen normalen oder anormalen Betriebsvorgang handele[1]). Gleicher Ansicht ist auch Isaac[2]) für den Bereich des KrFG. Schließlich liegt in dem gesetzlichen Erfordernis des Unfalls begründet, daß die Verletzung oder Beschädigung durch ein einzelnes, zeitlich bestimmtes Ereignis verursacht ist, das aber keineswegs in dem Sinne ein plötzliches sein müßte, daß es sich etwa nur in wenigen Sekunden oder Minuten abspielt. Immerhin wird ein kurzer Zeitraum gefordert, in dem sich das den Schaden verursachende Ereignis vollzogen haben muß. Der Unfall selbst, also die Einwirkung des Ereignisses oder das Verletztwerden muß dagegen stets plötzlich eingetreten sein. Es fallen

1) RG. 29, 42; 44, 253.

2) Isaac S. 85.

also nicht hierunter z. B. die Berufskrankheiten der Flugzeugführer, welche diese sich allmählich zuziehen. Man denke etwa an ein Lungenleiden oder Nervenkrankheiten als Folgen der dauernden Berufsausübung und damit verbundener Überanstrengungen.

Um die Haftung zu begründen, muß sich der Unfall „beim Betrieb eines Luftfahrzeuges" ereignet haben. Ein Vergleich mit der Haftung des Tierhalters scheidet hier schlechthin aus. Der Tierhalter haftet nach § 833 Abs. 1 BGB. immer für das gehaltene Tier[1]). Beim Tierhalter gibt es also keine besonderen Momente, auf denen seine Haftung beruht. Es ist dies begründet in der tierischen Natur, die immer einen Schaden verursachen kann, mag nun z. B. ein Pferd im Wagen angespannt sein oder ruhig im Stalle stehen. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts verlangt zum haftungbegründenden Tatbestand hier eine willkürliche Handlung, d. h. eine solche, die als eine Auswirkung der tierischen Natur erscheint und es schließt die Haftung nur dann aus, wenn das Tier sich lediglich passiv verhält, so wenn durch Überfahren von Kühen ein Eisenbahnzug entgleist[2]) oder wenn seine eigene Kraft ausgeschaltet wird, es also nur Werkzeug war. Man nehme z. B. an, daß ein Tier mit unwiderstehlicher Gewalt fortgedrängt wird[3]). Diese beiden letzteren Momente können auch beim Betriebe eines Luftfahrzeuges vorkommen, wenn auch die Möglichkeit nur eine entfernte ist. Hierauf komme ich noch zurück. Aber da dem Flugzeug im Gegensatz zum Tier jede Eigenbewegung aus sich heraus fehlt, muß man bei einem Vergleich der Haftung des Tierhalters mit derjenigen des Luftfahrers besondere Vorsicht walten lassen. Das Flugzeug im Schuppen oder auf dem Flughafen, das Riesenluftschiff oder das Gerät des Freiballonfahrers sind tote Gegenstände, die jeder Schadenszufügung an sich unfähig sind und für die der Halter nur haftet, wenn sie in Betrieb gesetzt werden.

---

1) Satz 2 des § 833 BGB. lasse ich wie erwähnt unberücksichtigt, da es sich hier nicht um eine Gefährdungshaftung handelt.

2) Vgl. Recht 1906, 1317.

3) RG. Bd. 61, 318.

Das preußische Eisenbahngesetz ist der Interpretation ebenfalls nicht förderlich. Zur Haftung ist nach diesem Gesetz erforderlich, daß der Schaden „bei der Beförderung auf der Bahn" entstanden ist. Dieser Begriff ist enger als die Fassung des LuVG. „beim Betriebe" und hat das Rollen des Zuges zur Voraussetzung. Auf den ersten Blick wird man auch einen Vergleich mit dem Reichshaftpflichtgesetz ablehnen wollen, weil es sich bei jedem Eisenbahnbetrieb um ein vielgestaltiges Unternehmen handelt, das nie zur Ruhe kommt, mögen auch einzelne Teile oder Züge zeitweise außer Betrieb sein. Handelt es sich bei der Haftung der Eisenbahn auch nur um die unmittelbar dem Transportbetriebe dienenden Teile des Gesamtunternehmens, eine Haftung, die beispielsweise gegenüber der Leitung hinsichtlich der reinen Verwaltungstätigkeit naturgemäß versagt, so muß doch festgehalten werden, daß nach dem LuVG. nur für den Betrieb e i n e s Luftfahrzeuges gehaftet wird. Dies muß jedenfalls festgehalten werden. Nach alledem drängt sich eine Vergleichung der Haftpflicht des Luftfahrzeughalters mit derjenigen des Autohalters geradezu auf. Wir werden trotzdem prüfen müssen, ob sie sich nach den Regeln der Auslegung auch rechtfertigen läßt.

Ähnlich wie beim KrFG. wird die Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs immer dann eintreten, wenn sich ein Unfall bei der Bewegung des Flugzeugs durch die ihm eigene Kraftquelle ereignet. Beginn und Ende des Betriebes festzulegen wird aber bei den einzelnen Luftfahrzeugen Anlaß zu mancher Kontroverse bieten. Die Eigenart der Luftfahrt stellt hier ganz neue Schwierigkeiten her und der Anwalt und Richter werden bald vor neuen lockenden Aufgaben stehen, bei denen sie Neuland bearbeiten.

Wir wollen im folgenden eine möglichst umfassende Auslegung dieses Begriffes „im Betriebe" zu geben versuchen. Zunächst scheiden diejenigen Fälle aus, in denen das Luftfahrzeug lediglich Werkzeug ist oder in denen der Zusammenhang der Kraftquelle mit dem Luftfahrzeug aufgehoben oder bedeutungslos ist. Wenn also das Luftfahrzeug durch Mechaniker aus der Halle oder in sie hinein gerollt wird, wenn der Motor durch den Führer oder Mechaniker auf dem

Flughafengelände zum Zwecke einer Überholung nachgesehen und auch dabei in Gang gesetzt wird, so liegt kein Inbetriebsetzen des Flugzeugs vor. Auch das durch die Kraft eines Sturmes selbst durch die Luft weggeführte Flugzeug[1]) ist nicht in Betrieb, wenn das Losreißen außerhalb der Flugtätigkeit erfolgte. In diesem Fall ist also die Haftung aus dem LuVG. mit derjenigen des Tierhalters und auch des Autohalters übereinstimmend. Die Rechtsprechung zum Reichshaftpflichtgesetz stand zunächst auf dem entgegengesetzten Standpunkt[2]) und zwar deswegen, weil die durch den Sturm in Bewegung gesetzten Wagen den dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Schienen entlang rollten. Das Reichsgericht hat aber diesen Standpunkt später aufgegeben und auch für das RHG. das Vorliegen eines Betriebsunfalls in diesem Fall verneint[3]).

Ebenso würde weder die Gefährdungshaftung aus dem LuVG. noch diejenige aus dem KrFG. zur Anwendung gelangen können, wenn ein Flugzeug (mit beigeklappten Flügeln) durch ein Lastauto, das nicht mehr als 20 km in der Stunde fahren kann, über Land geschleppt wird und dabei etwa durch Loslösen eines Teiles des Flugzeugs eine Person oder eine Sache verletzt oder beschädigt würde. Nach LuVG. haftet der Halter des Flugzeugs nicht, da dieses wie wir gesehen haben nicht in Betrieb gesetzt ist und die Haftung des Automobilhalters entfällt zufolge der besonderen Bestimmungen des § 8 KrFG.

Wir können daher als vorläufiges Ergebnis folgende Feststellung treffen: Betrieb eines Luftgerätes liegt vor, wenn es sich seiner Bestimmung gemäß in Fahrt befindet, oder negativ ausgedrückt: kein Betrieb liegt vor, wenn Gerät und bestimmungsgemäßer Auftrieb oder Antrieb außer Wirkung oder außer Bewegung und außer Beziehung zu einer Fahrt sind.

---

1) Am 26. Oktober 1925 wurden in Baltimore von 23 amerikanischen Marineflugzeugen, die an einer Flottenparade teilnehmen sollten und ohne Besatzung waren, 17 durch Sturm von ihren Befestigungen losgerissen und auf den Strand geworfen.

2) Vgl. Eger S. 21, J. W. 1898, 267, Isaac S. 65.

3) Vgl. J. W. 1912, 805.

Gehen wir den einzelnen Betriebsvorgängen z. B. bei einem Flugzeug nach, so wird man darin Schreiber[1]) beistimmen müssen, daß der Start als Anfangsmoment zu spät, die Landung als Abschluß zu früh für den Umfang des Betriebs ist. Darin kann ich Schreiber nicht beitreten, daß das Anlassen des Motors zur Erwärmung, nachdem das Flugzeug aus der Halle gerollt ist, nicht als ein die Haftung begründender Betriebsvorgang anzusehen sei. Das Anlassen des Motors zur Erwärmung und damit zum ausgesprochenen Zwecke, den unmittelbar bevorstehenden Flug zu ermöglichen, kann man ebensowenig außerhalb des Betriebs stellen, wie das Ingangsetzen des Motors, an das sich unmittelbar der Start anschließen soll. Der Zweck dieses Vorgangs und die zeitliche Beziehung zu dem eigentlichen Fluge rechtfertigen nach meiner Überzeugung diese Entscheidung.

Zu eng fassen auch Bredow-Müller den Begriff des Betriebs[2]). Das Anwerfen des Motors oder des Propellers unmittelbar vor der Fahrt liegt nach meiner Auffassung schon im Betriebe, da vorher der Flugzeugführer und die Fahrgäste das Flugzeug besteigen und Ladung an Bord genommen wird. Diese Vorgänge wird man daher dem Betriebe zuzählen müssen[3]).

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf einen grundlegenden Unterschied zwischen dem Betriebe eines Flugzeugs und dem eines Autos aufmerksam machen, der bisher in der Literatur und Rechtsprechung noch nicht hervorgehoben ist. Bei Erlaß des KrFG. wurde damit gerechnet, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl der Kraftfahrzeuge von dem Halter oder von seinen Angehörigen benutzt werde. Demzufolge geht die ganze Tendenz des KrFG. dahin, die unbeteiligten Dritten, die Allgemeinheit kurz gesagt, vor Schaden zu bewahren und den Ersatz dieses Schadens in möglichst weitem Umfange den Autohaltern aufzuerlegen, welche von diesem ihnen gehörenden und dem eigenen Gebrauch dienenden Wagen den besonderen

1) Schreiber, die Haftpflicht pp. S. 690. – Prof. Dr. O. Schreiber ist der Leiter des kürzlich begründeten Instituts für Luftrecht an der Albertus-Universität zu Königsberg.

2) Bredow-Müller S. 221.

3) Gleicher Ansicht Schreiber a. a. O. S. 690.

Vorteil haben. Die Interessen der Insassen fanden daher im KrFG. keine Berücksichtigung. Diese Tendenz läßt sich aus der Entstehungsgeschichte des KrFG. überzeugend nachweisen. Der erste Entwurf, dem die Autobesitzer zunächst völlig ablehnend gegenüber standen, folgte ganz dem RHG. Aber nun ergriff der Kaiserliche Automobilklub, also diejenige Vereinigung, der ausnahmslos die Autoeigner und Herrenfahrer angehören, die Initiative und stellte einen Gegenentwurf auf. Bedeutung als öffentliches Verkehrsmittel hatte das Auto damals noch nicht, zum mindesten war diese Bedeutung eine geringfügige und die Zahl der diesem Verkehr dienenden Kraftfahrzeuge war gegenüber der in privaten Händen befindlichen Autos, die nur den Zwecken ihrer Eigentümer dienten, verschwindend gering.

Nunmehr griff die Regierung diesen Gegenentwurf auf und machte ihn zur Grundlage ihres zweiten Entwurfs, der dann auch — mit hinsichtlich der Haftpflicht unwesentlichen Änderungen — Gesetz wurde. Nur so erklären sich auch die einschneidenden Beschränkungen der Haftpflicht des Autohalters, die zum größten Teil nach der heutigen Entwicklung dieses Verkehrsmittels sich nicht mehr aufrecht erhalten lassen, da sie nunmehr als unbillig erscheinen müssen. So ist dem Autohalter zunächst die Einrede des unabwendbaren Ereignisses, d. h. also des mangelnden eigenen Verschuldens gegeben. Der Tierhalter hat nach § 833 Satz 1 BGB. diese Einrede nicht. Dabei hat dieser zufolge der geringeren Geschwindigkeit eher in minder großem Umfang bei der Benutzung der öffentlichen Wege mit Zusammenstößen und Beschädigungen Dritter zu rechnen. Hier erscheint eine Gleichstellung der Haftung geboten. Wie die bereits erwähnte Beschränkung der Haftung für Lastkraftwagen nach § 8 Ziff. 2 KrFG. sich gegenüber dem Tierhalter, dessen Fahrzeuge sich doch keineswegs schneller bewegen, rechtfertigen läßt, ist nicht ersichtlich. Ganz offensichtlich wird die bereits erwähnte Tendenz des KrFG. in § 8 Ziffer 1: von dem Schutze der Gefährdungshaftung sind die durch das Auto Beförderten und die bei seinem Betriebe Tätigen völlig ausgenommen. Hinsichtlich der letzteren ist von Bedeutung, daß der Chauffeur durch die Unfallversicherung

ausreichend geschützt erscheint. Bei den Fahrgästen fällt sofort — ganz abgesehen von der abweichenden Regelung im RHG., auf die ich noch zu sprechen komme — der Unterschied gegenüber der Haftpflicht des Tierhalters auf. Letzterer haftet fraglos, wenn der Mieter eines Fuhrwerks verletzt wird und zwar ohne Beschränkung in der Höhe wie nach LuVG. oder KrFG. Sogar dem aus Gefälligkeit Mitgenommenen hat das Reichsgericht[1]) den Anspruch aus § 833 BGB. zugebilligt, während allerdings in der Wissenschaft diese Auslegung teilweise bekämpft wird[2]).

Den letzteren Fall habe ich nur erwähnt, um zu zeigen, wie weit die Praxis den Tierhalter haften läßt. Es genügt aber bei dieser Gegenüberstellung vollauf, sich auf die zahlenden Fahrgäste zu beschränken. In einer Zeit, in der die Reichspostverwaltung und zahlreiche Privatunternehmen in den Großstädten und über Land regelmäßige Autolinien fahrplanmäßig betreiben, muß m. E. diese Beschränkung der Haftpflicht, besonders auch im Hinblick auf das RHG. und die von diesem betroffenen Transportunternehmen als unbillig bezeichnet werden.

Die Eisenbahnen können außerdem für sich in Anspruch nehmen, daß sie nicht nur außerhalb der öffentlichen Verkehrswege eine besondere Fahrbahn unterhalten, sondern daß sie auch durch eigene Einrichtungen und durch automatische wie auch von Hand bediente Signalvorrichtungen und Schranken der Möglichkeit von Unglücksfällen weitgehendst vorgebeugt haben. Dagegen nehmen die Autohalter die öffentlichen Straßen in immer größerem Umfang in Anspruch und der Lenker muß neben vielfachen anderen Aufgaben insbesondere die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges regeln, in bestimmter Weise ausweichen oder überholen, er muß gewisse Abstände von vorausfahrenden Fahrzeugen innehalten und Warnungssignale selbst geben, alles Aufgaben, welche dem Führer eines Eisenbahnzuges zu einem großen Teil abgenommen sind. Unglücksfälle sind denn auch bei dem heutigen Umfang des Autoverkehrs

1) Vgl. RG. Bd. 54, 73.

2) Dafür: Oertmann DJZ. 1904, 141; dagegen: Traeger S. 319 Anm. 1.

viel zahlreicher als solche beim Betriebe der Eisenbahn, ein Verhältnis, das sich unzweifelhaft noch ungünstiger gestalten würde, wenn man die Gesamtzahl der von beiden Verkehrsmitteln jährlich beförderten Personen dieser Vergleichung zu Grunde legen könnte. Die strenge Gefährdungshaftung wirkt sich nach meiner Überzeugung in einer zunehmenden Sicherheit des betreffenden Betriebes aus. Zwar läßt sich dadurch das Pflichtbewußtsein des Fahrzeugführers nicht steigern, der von der Haftpflicht nur in untergeordneter Weise beeinflußt wird. Der Führer würde auch durch fahrlässiges Handeln in erster Linie sich selbst in Gefahr bringen. Aber die erhöhte, auch den Zufall umfassende Haftpflicht veranlaßt die Unternehmer und damit die technische Wissenschaft zu einem Streben nach Sicherheits- und Schutzmitteln, der weitgehenden Anwendung solcher und wirkt sich damit zum Besten der Allgemeinheit aus. Es dürfte bei dieser Gelegenheit interessieren, die Eisenbahnunfallstatistik zweier Länder wie Deutschland und Nordamerika gegenüberzustellen. Zwar wird die Zahl der Unfälle durch die verschiedene rechtliche Regelung der Haftpflicht allein nicht beeinflußt und man wird auch hier die besondere Vorsicht, die bei jeder statistischen Vergleichung am Platze ist, anwenden müssen. In Nordamerika wird im Gegensatz zu Deutschland die Haftpflicht der Eisenbahnen noch in vollem Umfang durch Verschulden (negligence) begründet. Die Beweislast trifft den Kläger; sie kehrt sich nur dann um, wenn ein Ereignis eintritt, das der Erfahrung nach und bei Sorgfalt nicht eintreten konnte. Die grundverschiedene Denkart des Amerikaners kommt in dem Satze Pollock's (law of torts S. 132) zu sinnfälligem Ausdruck: Man kann nicht einsehen, warum ein Mensch der Versicherer seines Nächsten sein soll gegen Schaden, den er nicht verschuldet hat. -- Sogar die vertragliche Haftung der Eisenbahn ihren Fahrgästen gegenüber erstreckt sich nicht auf unverschuldete Mängel des Fahrzeuges oder des Betriebes[1]).

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf die Zeit von 1900 bis 1908. Das Eisenbahnnetz Nordamerikas ist

1) Nach Isaac S. 166f.

ungleich größer als dasjenige Deutschlands. Seine Überwachung und Instandhaltung begegnet also größeren Schwierigkeiten. Trotzdem dürfte ein Vergleich lehrreich sein. Deutschland hatte 1909 eine Betriebslänge von 57228 km, auf 1 km trafen jährlich 11560 Züge und 25320 Reisende. Die gleichen Zahlen für Nordamerika sind: 368790, 5000, 2380. Von 10 Millionen beförderten Reisenden verunglückten (Tod oder Verletzung) in Nordamerika von 1900 bis 1909 zwischen 80 und 140, im Mittel 124, in Deutschland war die Zahl der Verunglückten gleichbleibend 10 Personen. Auch die folgenden Angaben, die ebenfalls dem Aufsatz Günther's[1]) entnommen sind, machen die Bedeutung der rechtlichen Regelung der Haftung eindringlich klar. Seit 1880 ist in Deutschland die Zahl der durch Unfälle Verletzten jährlich unverändert 3500 geblieben. Da aber die Zahl der auf 1 km entfallenden Zugkilometer von 6000 auf 13000 km stieg, fiel die auf eine Million Zugkilometer treffende Zahl der Verletzten von 17,9 auf 4,5. Jährlich ereignen sich 350 Zusammenstöße und 400 Entgleisungen, also täglich je ein derartiger Unfall. Im Jahre 1880 entfielen auf eine Million Zugkilometer je 2,5 Unfälle, heute nur noch 0,5. Für Nordamerika sind oben die Betriebszahlen angegeben. Im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts wurden 10000 Personen jährlich getötet und zwischen 80 bis 90000 jährlich verletzt, diese letztere Zahl stieg im zweiten Jahrzehnt auf 150–170000. Günther nennt dies trotz der gewaltigen Ausdehnung des Netzes mit Recht erschreckende Zahlen. Dieser Vergleich zeigt aber auch, was von den deutschen Eisenbahnverwaltungen aufgewendet worden ist, um diese Unfallzahlen so erheblich einzuschränken.

Nun wird man einwenden können, da das LuVG. sich so eng an das KrFG. anlehnt, ja teilweise gerade in dem Abschnitt über die Haftpflicht dem letzteren in weitem Umfang fast wörtlich folgt, müsse man dessen Grundsätze und die durch die Rechtsprechung insoweit gewonnene Interpretation auf das LuVG. ausschließlich anwenden. Mit nichten. Die Tendenz des KrFG. habe ich oben dargelegt. Die ratio legis des LuVG.

1) a. a. O. S. 305 ff.

muß aber eine andere sein, weil bei seinem Inkrafttreten die Luftfahrzeuge fast ausnahmslos Verkehrsgesellschaften gehörten und verschwindend wenig Flugzeuge im Eigentum von Privatpersonen standen. Im Gegensatz zum Auto — bezogen auf die Zeit des Inkrafttretens der Gesetze — handelt es sich also bei den Luftfahrzeugen in der ganz überwiegenden Mehrzahl um Beförderungsmittel, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, und die ratio legis ist immer dem Regelfalle zu entnehmen. Schlagend wird dies m. E. bewiesen durch die im LuVG. abweichend geregelte Haftung für die Fahrgäste. Im LuVG. fehlt eine dem § 8 Ziffer 1 KrFG. entsprechende Bestimmung, der Luftfahrzeughalter haftet also für Mitfahrende in gleicher Weise wie für Dritte. Damit kommen wir zu einem neuen Gesichtspunkt. Der zweite Grund, welcher einen Vergleich mit dem RHG. als näher liegend erscheinen lassen muß, ist der verschiedene Grad der Gefährdungshaftung. Es widerspricht der Logik, bei einem Gesetz, das die schärfste Gefährdungshaftung normiert, zum Vergleich unter zwei anderen Gesetzen dasjenige heranzuziehen, welches die Gefährdungshaftung in der abgeschwächtesten Form kennt. Auch aus diesem Grunde ist ein Vergleich mit der Rechtsprechung des RHG. geradezu geboten, das zwischen LuVG. und KrFG. steht und dabei viel näher dem ersteren als dem letzteren. Interessant sind in diesem Zusammenhange die Ausführungen Isaacs über den Vergleich des RHG. und des KrFG., die sich — nicht zu vergessen — auf die Zeit von 1908—12 beziehen. Er schildert die sehr weitgehende Haftung, wie sie das Reichsgericht dem RHG. entnimmt, in der drastischen Weise: „In der Vorstellung des Reichsgerichts ist der Bahnbetrieb von einem Gefahrenkreise umgeben, wie die Kreuzspinne von ihrem Netze, und wie es zum Betriebe der Kreuzspinne gehört, daß die Fliegen sich im Netze fangen, so gehört es zum Betriebe der Bahn, daß alles, was Odem hat, mit ihr kollidiert. Der Begriff der höheren Gewalt wurde damit reserviert für Blitzschlag, Erdbeben, plötzliche Geisteskrankheit und dergleichen Ereignisse, die praktisch so gut wie gar nicht in Betracht kommen". Er fährt dann fort: „Diese Praxis, die der Gesetzgeber von 1871 kaum vorausgeahnt hatte,

erklärt sich wohl in letzter Linie aus wirtschaftlichen Momenten, aus dem Gesichtspunkt des Schutzes der Schwachen".

Diese Ausführungen müssen als überholt gelten. Die Ansicht Isaac's, daß bei der Eisenbahn schon der betriebssichere, gutgeführte Zug gefährlich sei, bei dem Kraftfahrzeug aber nur das betriebsunsichere, schlecht geführte Fahrzeug, muß als tendenziös gefärbt erscheinen, wie ja Isaac, der Schöpfer des Gegenentwurfs zum KrFG., ausschließlich autofreundlich eingestellt ist. Man könnte Isaac leicht mit seinen eigenen Worten schlagen. Wir haben es hier ausschließlich mit den deutschen Bahnen und dem deutschen Autoverkehr zu tun und deren Vergleich fällt doch sehr zu ungunsten des letzteren aus. Als gänzlich verfehlt muß ich es bezeichnen, wenn den Eisenbahnen dann auch noch der Betrieb auf ihrem abgeschlossenen Gebiet zu besonderem Vorwurf gemacht wird[1]), eine Forderung, die doch schon lange für den Autoverkehr — besondere Autostraßen unter Vermeidung von Ortschaften und Straßenüberquerungen — erhoben wird und teilweise auch schon in Deutschland durchgesetzt ist. Am überzeugendsten dürfte aber für meine Ansicht eine Stelle aus den Motiven zum zweiten Entwurf des KrFG. sein: „Die Monopolstellung, welche die Eisenbahnunternehmungen inne haben, der große Umfang ihrer Betriebe und ihre regelmäßig sehr bedeutende Kapitalkraft lassen es als keine unbillige Anforderung erscheinen, daß sie für den Schaden, den ihr Betrieb verursacht, unbedingt und ohne Einschränkung eintreten".

Wir werden noch sehen, daß die „Deutsche Luft-Hansa" eine unbeschränkte Monopolstellung im deutschen Luftverkehr hat, und weiter, daß das LuVG. die Haftung ziffernmäßig beschränkt hat, um den Abschluß von Versicherungen auch für die Passagiere zu erschwinglichen Preisen zu ermöglichen. Dieses weitgehende Entgegenkommen und diese Monopolstellung lassen daher die weitgehende Haftung des LuVG. als nicht unbillig erscheinen. Schließlich sei auf den Ursprung der

1) Isaac S. 159, 5a. — Isaac widerspricht sich, indem er ebenda unter c) das Auto durch Gefahren, die von außen her drohen, besonders bedroht sein läßt, während dies bei den Eisenbahnen nicht der Fall sei. Zum mindesten heben sich doch diese Vorzüge und Nachteile auf.

Gefährdungshaftung selbst zurückgegriffen, die nie eine reine Kausalhaftung war, sondern stets in dem besonderen Grad der Gefährlichkeit eines Betriebes oder eines Betriebsmittels ihre Begründung und Rechtfertigung hat. Von diesem Standpunkt aus muß man aber wiederum sagen, daß der weitgehende Grad der Gefährdungshaftung, wie ihn das LuVG. normiert, in der großen und unberechenbaren Gefahrenquelle der Benutzung des Luftraums begründet ist. Gegen die Gefahren der Eisenbahnen und der Automobile können sich Dritte durch einen besonderen Grad von Vorsicht in einem nicht unerheblichen Umfang schützen. Gegen Unfälle, die durch Luftfahrzeuge drohen, ist dies völlig unmöglich. So ist gerade der gesetzgeberische Gedanke, welcher die Gefährdungshaftung schuf, eine besonders wertvolle Stütze für die von mir entwickelte Ansicht.

Schreiber[1]) nennt diese Regelung „ganz unbegründet" und er beruft sich auf den naheliegenden Vergleich mit dem KrFG. Ich glaube, im vorstehenden nachgewiesen zu haben, daß dieser Vergleich abzulehnen ist und daß er keine überzeugende Beweiskraft haben kann, soweit es sich um die hier erörterte Frage handelt.

Schreiber sagt dann weiter, die Luftreedereien müßten sich gegen eine solch sachwidrige Bestimmung in möglichst weitem Umfang dadurch schützen, daß sie von Fluggästen, Verfrachtern und Angestellten formularmäßig den Verzicht auf die Haftung aus den §§ 19 ff. LuVG. verlangten. Konsequent ist dieser Standpunkt, ob aber auch gerecht?

Hinsichtlich der Angestellten übersieht Schreiber offenbar, daß hier die Unfallversicherung eingreift, worauf ich schon oben hinwies[2]). Die gesetzliche Voraussetzung — kaufmännisches Unternehmen — dürfte bei den Transportunternehmen, welche Schreiber im Auge hat, im Regelfalle vorliegen. Nach dieser Bestimmung haftet in erster Linie die Berufsgenossenschaft, der Fahrzeughalter haftet dagegen nur bei Vorsatz gemäß § 889 RVO. Die Zulässigkeit einer solchen Haftungsbeschränkung folgt aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen und

1) Schreiber, die Haftpflicht pp. S. 690.

2) Zu vergl. § 537 Nr. 10 RVO.

insbesondere daraus, daß das RHG. sie im § 5 allgemein und § 276 Abs. 2 BGB. hinsichtlich der vorsätzlichen Handlungen ausdrücklich ausschließt. In der Praxis wird einem derartigen Ausschluß der Haftpflicht die Gültigkeit sogar gegenüber den unterhaltungsberechtigten Erben eines tötlich Verunglückten nicht versagt[1]). Ein solcher Verzicht gibt natürlich keinen „Freibrief für Delikte", wie Crome[2]) sich ausdrückt. Dieser Verzicht findet seine rechtliche Grenze an einem Verhalten des Luftfahrers, das gemäß § 826 BGB. gegen die guten Sitten verstößt und an der bereits erwähnten Bestimmung in § 276 BGB. Gültigkeit hätte eine derartige Klausel nur dann, wenn sie vertraglich vereinbart worden ist. Einen solchen Ausschluß der Haftung lediglich auf der Rückseite der Fahrkarte aufgedruckt, würde ich nicht ohne weiteres für rechtsverbindlich halten. Batigne[3]) berichtet über den Fall Lambert, eines Passagiers, der sich zum Fluge von Paris nach Croydon bei London eines Flugzeugs bedient hatte und nur wenige Kilometer vom Ziel durch Absturz des Flugzeugs mehrere Verletzungen davontrug. Das französische Gericht führt zunächst aus, daß in der bloßen Übergabe eines derartigen Billets (mit einer die Haftung ausschließenden, auf der Rückseite aufgedruckten Klausel) eine vertragsmäßige Ausschließung der Haftung nicht zu erblicken sei. Dem muß auch nach deutschem Recht unbedenklich beigetreten werden. Das französische Gericht erklärt aber diese Klausel auch für den Fall des Beweises der vertragsmäßigen Annahme durch den Passagier für ungültig, da sie dem französischen Gesetz widerspreche, niemand könne nämlich sein Einstehen für unerlaubte Handlungen oder Quasidelikte im voraus ausschließen. Diese Deduktion erscheint unserer Rechtsauffassung deswegen befremdend, weil der französische Gerichtshof das Lufttransportunternehmen nicht etwa aus dem bereits erwähnten art. 1382 C. C., also nicht ex delicto haften läßt (mangels Verschulden; auf eine deliktische Haftung weist aber die Begründung der Ungültigkeit der die Haftung ausschließenden Klausel hin), sondern

1) Vgl. RG Bd. 65, 313 ff.

2) in DJZ. 04, 14.

3) Vgl. Batigne S. 24 ff. und insbesondere S. 26.

aus art. 1147, der im Titel III des dritten Buchs: des contracts ou des obligations conventionelles en général und unter Kapitel 3: de l'effet des obligations steht, also die Haftung aus Vertrag mit der Unterstellung der Beförderung „sain et sauf" ausschließlich begründet. Es zeigt sich also das Bestreben, die Haftung des Luftfahrers möglichst weitgehend zu gestalten, und das französische Gericht befindet sich hier in einer bemerkenswerten Übereinstimmung mit dem obersten deutschen Gerichtshof, wie dies in dem zwei Jahre früher ergangenen, bereits erwähnten Urteil[1]) zum Ausdruck kommt.

Zu einer Entscheidung des Reichsgerichts über einen Anspruch aus dem Luftbeförderungsvertrage ist es bisher, soweit mir erkennbar, noch nicht gekommen. Die Begründung, welche das Reichsgericht seinem vorerwähnten Urteil gegeben hat, das den Luftfahrer ohne Verschulden haften läßt, weil der Grundstückseigentümer die Luftfahrt nicht verbieten kann, muß dem Fahrgast gegenüber natürlich versagen. Der Anspruch aus § 823 BGB. ist nahezu wertlos, da sich ein Verschulden des Luftfahrers nur in den seltensten Fällen wird nachweisen lassen[2]). Dagegen war auch schon nach dem Recht des BGB. die Stellung des Luftfahrgastes keine ungünstige zu nennen, da nach § 282 BGB. in Umkehrung der Beweislast der Luftfahrer sich zu exkulpieren hat. Daß das Reichsgericht auf Grund der Bestimmungen über den Werkvertrag zu einer so weitgehenden Haftung hätte gelangen können wie das französische Gericht, muß nach unserer Rechtsprechung als ausgeschlossen bezeichnet werden.

Die Zahl der auf die Luftbeförderung Angewiesenen ist ständig im Wachsen und geht heute schon in die Tausende. Demgegenüber nehmen die Lufttransportunternehmen eine monopolartige Stellung ein. In den ersten zehn Wochen seines Betriebsjahres 1925 hat der Aero Lloyd allein rund eine Million Flugkilometer erzielt, eine Strecke, die dem 25fachen des Aequatorumfangs gleichkommt. Der Sicherheitskoeffizient betrug 100%, was bedeutet, daß kein Fluggast in dieser Zeit zu Schaden gekommen ist. Die Junkers-Luft-

1) RG. Bd. 100, 69 ff.

2) Vgl. Tauber, der Luftbeförderungsvertrag J. W. 21, 665 ff.

verkehr A. G. und der deutsche Aero-Lloyd, die nunmehr zur „Deutschen Luft-Hansa" zusammengeschlossen sind, haben im Jahre 1925 insgesamt befördert: 120000 Personen, 670 Tonnen Frachtgüter, 310 Tonnen Brief-, Paket- und Zeitungspost. Die Betriebszahlen im Jahre 1924 waren: 50000 Personen und 210 Tonnen Nutzlast (Güter und Post). Die gewaltige Steigerung und Ausdehnung der Luftfahrt wird besonders deutlich, wenn man hört, daß im Jahre 1925 7,5 Millionen Flugkilometer zurückgelegt wurden gegenüber 2,9 im Vorjahre[1]). Bei dieser Sachlage erscheint mir im Gegensatz zu Schreiber der gesetzliche Ausschluß[2]) einer derartigen, die Haftung beschränkenden Klausel de lege ferenda schon heute eine unabweisbare Notwendigkeit. Dazu zwingt geradezu der wie oben ausgeführt näher liegende Vergleich zu den dem § 1 RHG. unterstellten Unternehmen und die bestimmte Erwartung, daß eine strengere gesetzliche Regelung der Haftung auch hier eine größere Betriebssicherheit zur Folge haben wird, wie dies bei den Eisenbahnen der Fall ist. Schreiber[3]) führt aus, man könne nicht sagen, daß das neue Gesetz von dem Willen zum Vorwärtskommen erfüllt sei, der unsere junge Luftfahrt beherrsche, das LuVG. sei ein Gesetz kleinlicher Ängste und wenig verständnisvoller Bevormundung. Und an anderer Stelle[4]) trägt er vor: „Nur wer die Dinge von innen miterlebt, wer sich vom Willen der Führer (gemeint sind die wirtschaftlichen und technischen Führer) völlig durchdringen läßt, erkennt klar die Ziele, um die es geht. Nur er kann deshalb die Wege finden und weisen, auf denen ihre Verwirklichung im Rahmen der menschlichen Gesellschaft, d. h. im Rechtsleben, möglich ist. Das betrifft nicht nur die Tätigkeit des Juristen bei Gründungen, bei Verträgen oder bei der Ausarbeitung von Lieferungsbedingungen, sondern auch seine Beteiligung bei der Formulierung neuer Gesetze". Diese Aus-

1) Nach Ztg. d. V. d. Eis.-Verw. 1925, 921, Flugsport 1925, 308 f. und Hauptmann a. D. Schreiber in Kyffhäuser 1926 Nr. 27.

2) Also eine dem § 5 RHG. nachgebildete Bestimmung.

3) a. a. O. S. 691.

4) Vortrag, Flugsport 1925, 412 ff.

führungen erscheinen mir hinsichtlich ihrer Anwendung und der Schlußfolgerungen, die Schreiber zieht, verfehlt.

Der Widerpart Schreiber's läuft zunächst Gefahr, als Feind des Fortschritts zu gelten. Ich nehme für mich in Anspruch, nicht rückschrittlich zu sein, zum mindesten habe ich das Bestreben, diesen Fehler zu vermeiden[1]) und bleibe doch bei meiner Ansicht, weil ich es zum Vorteil für die Fahrgäste, die Allgemeinheit und auch zum Vorteil der Luftfahrt treibenden Unternehmen halte. Ferner setze ich in die deutsche Wissenschaft, Technik und in die Tüchtigkeit der Flugzeugführer das Vertrauen, daß sie schon jetzt mit der weitgehenden Haftung des LuVG. und auch mit dem von mir empfohlenen Ausschluß von Haftungsbeschränkungen fertig werden und bestehen können.

Die deutschen Luftverkehrsgesellschaften sind allerdings dem Rate Schreiber's gefolgt. Wer heute eine Luftreise antritt, muß sich den allgemeinen Beförderungsbedingungen unterwerfen, deren Ziffer 3 lautet[2]): „Die Teilnahme am Fluge sowie die Mitnahme von Gepäck erfolgt für den Fluggast und etwaigen Rechtsnachfolger der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten sowie den verausgabenden Agenturen gegenüber auf alleinige Gefahr der Fluggäste. Mit der Teilnahme verzichtet der Fluggast insbesondere für sich und seine Rechtsnachfolger auf den Ersatz des Schadens, der ihm mittelbar oder unmittelbar bei der Benutzung des Flugzeuges oder sonst im Zusammenhang mit der Luftreise an seiner Person, seinen Sachen oder dem aufgegebenen Gepäck erwächst. Insbesondere ist auch ein Anspruch auf Schadensersatz wegen Ausschlusses vom Flugzeuge, Verspätung oder Unterbrechung eines Fluges nicht gegeben. Ein Anspruch auf Rückerstattung des bezahlten Fluggeldes besteht nicht, wenn ein angemeldeter Fluggast zu dem betreffenden Fluge nicht oder zu spät eintrifft".

Weitgehender kann man den Ausschluß der Haftung nicht gut gestalten. Der gesetzliche Schutz des LuVG. ist damit für die Fahrgäste restlos beseitigt und die Erwägung des Gesetzgebers, daß die finanzielle Beschränkung der Haftpflicht

1) Vgl. Verf. in akadem. Monatsheften 1912, 26 ff. Der dort gegebenen Anregung einer Flugzeugspende wurde kurz darauf stattgegeben.

2) nach Reichsluftkursbuch S. 45.

es dem Transportunternehmen ermöglichen sollte, zu erschwinglichen Sätzen Versicherungen auch für Fahrgäste abzuschließen, muß ohne Erfolg bleiben. Sogar die Rechtsnachfolger des zu Tode gestürzten Fluggastes sind bei dieser weitschauenden Fürsorge für die Interessen der Gesellschaft nicht vergessen. Die Gerichte werden also niemals Gelegenheit haben, den § 19 LuVG. auf den Schadensersatzanspruch eines Fluggastes anzuwenden — es sei denn, daß ein von einem Privatflieger mitgenommener Fluggast einen Unfall erlitte und Klage erhöbe. Von dem Standpunkt des Interesses der Lufttransportunternehmen aus ist es allerdings verständlich, wenn die Haftung auch Dritten gegenüber, denen man solche Klauseln wie die in Ziffer 3 der Beförderungsbedingungen ja nicht auferlegen kann, gesetzlich eingeschränkt werden soll. Diese von Schreiber angeregte Haftungsbeschränkung, bei der mir Schreiber zu einseitig und zu ausschließlich von dem Willen der auf dem Gebiete des Luftverkehrs und der Lufttechnik Führenden durchdrungen zu sein scheint, ist gerade im Hinblick auf die bisher bewiesene Sicherheit, den Umfang und Aufschwung des Luftverkehrs, wie er oben von mir geschildert und mit Zahlenangaben belegt ist, unangebracht. Soviel steht jedenfalls für mich fest, daß die Freigabe des Luftraums, der sich über 60 Millionen Menschen befindet, nur gerechtfertigt ist, wenn die wenigen Unternehmungen, welche diese Freiheit für sich und ihren Verdienst in Anspruch nehmen, auch so weitgehend haften, wie dies im LuVG. mit vollem Recht vorgesehen ist. Eine Bestätigung und Rechtfertigung meiner Ansicht finde ich im folgenden. Der Entwurf des Reichsgesetzes für den Luftverkehr vom 31. 1. 1914 sah die Regelung der Haftpflicht in engem Anschluß an die Bestimmungen des KrFG., also mit dem hier bestimmten Entlastungsbeweis vor. Der Entwurf des LuVG., der am 8. 7. 1921 dem Reichstag zuging, schloß diesen Entlastungsbeweis, den Schreiber wieder eingeführt sehen will, aus. Die amtliche Begründung teilt hierzu mit, diese Art der Regelung sei vom Reichstage und von der Presse fast einmütig verlangt worden. Dies sollte zu denken geben[1]). Ferner sagt die amtliche Begründung zu § 1,

1) Vgl. Bodenheim in DJZ. 22, 435.

diese Beschränkungen des freien Luftverkehrs fänden ihre Begründung im Schutzbedürfnis der Allgemeinheit und würden die für die Öffentlichkeit mit der freien Luftfahrt verbundenen Gefahren auf das mögliche Mindestmaß herabsetzen. Die Unterlassung des Gesetzgebers, die Ausschließung der Haftung zu verbieten, wirkt umso befremdender, als seit jeher solcher Ausschluß bei der Luftfahrt üblich war. Der deutsche Luftfahrerverband hatte schon immer die Haftung bei Freiballonfahrten ausgeschlossen[1]) und seinem Beispiel waren alle Luftfahrtunternehmen gefolgt. Dies mußte doch dem Gesetzgeber bekannt sein. Die Unterlassung dieses Verbots war also tatsächlich gleichbedeutend mit dem Rechtssatz: Gegenüber Fahrgästen besteht eine Haftpflicht des Luftfahrzeughalters nicht.

Darin stimme ich allerdings mit Schreiber überein, daß die Haftung aus höherer Gewalt den Fluggästen gegenüber zu weit geht. Auf dem gleichen Boden steht von allen Staaten allein Italien. Eine eigenartige Verstärkung der Haftung erwähnt Tauber[2]): Venezuela läßt für einen Schaden, der durch Manövrieren des Luftfahrzeugs hervorgerufen ist, neben dem Halter auch alle Insassen des Flugzeugs haften, die davon doch nichts verstehen und insoweit auch keinen Einfluß haben. Ebenso kennt das ungarische Recht eine besondere Erschwerung der Haftung für Luftfahrt. Hier haftet neben dem Halter oder Konzessionsinhaber derjenige, der das Fahrzeug auf Grund eines Rechtsverhältnisses benutzt, als Gesamtschuldner. Es ist hier natürlich nicht an den Fall gedacht, daß jemand als Passagier mitfliegt, sondern daß das Flugzeug als solches gemietet wird. Nach deutschem Recht hätte der Mieter als Halter ausschließlich zu haften. Mit gewissen und nicht unbedeutenden Gefahren muß der Fahrgast eines Luftfahrzeuges rechnen. Den Halter auch noch für Fälle der höheren Gewalt (mag die Beweislast ihm obliegen) einstehen zu lassen, geht jedenfalls zu weit. Gerechtfertigt ist diese Haftung aber aus den oben entwickelten Gründen Dritten gegenüber[3]). Man wird aber von der Einführung dieses Ausschließungsgrundes

1) Meyer, Schadensersatzrecht S. 63.

2) in J. W. 22, 1662.

3) Ebenso Schreiber a. a. O. S. 690 und Tauber in J. W. 22, 1662 u. 53.

in das LuVG. keine allzu großen Änderungen zu erwarten oder zu befürchten haben, da die Auslegung, welche dieser Begriff in der Praxis[1]) erfahren hat, eine sehr strenge genannt werden muß.

Wir werden also, was den Ausgangspunkt dieser Erörterungen bildete, das Besteigen des Flugzeuges durch die Passagiere dem Betriebe des Luftfahrzeugs ebenso zurechnen müssen, wie alle diejenigen Handlungen, welche zum Antritt einer Luftfahrt üblich und erforderlich sind. Dies kann für die einzelnen Luftfahrzeuge zu verschiedenen Ergebnissen führen und ist quaestio facti. Zu weit ginge es jedenfalls, die Luftfahrtunternehmen nach LuVG. für Unfälle haften zu lassen, welche sich bei der Beförderung zum oder vom Abfahrts- bzw. Landungsort ereignen, soweit diese Beförderung wie üblich durch das Luftverkehrsunternehmen erfolgt. Mit der eigentlichen Luftfahrt hat diese Fahrt nichts zu tun. Man kann auch nicht sagen, die Eigenart der Luftfahrt bedinge diese Fahrten durch die Lage der Flughäfen außerhalb des Weichbildes der Städte. Die Luftfahrt beginnt auf dem Gelände des Flughafens. Alles was zeitlich und örtlich davor oder außerhalb liegt, kann die strenge Haftung aus dem LuVG. nicht zur Anwendung bringen. Dieser sogenannte Zubringerdienst von und zu den Verkehrszentren hat mit den besonderen Gefahren der Luftfahrt nichts zu tun. Zwar ist diese Beförderung mit Kraftwagen in den Flugpreis grundsätzlich einbegriffen[2]) und auch die Luftfahrtversicherungen haften für Unfälle bei diesen Fahrten ausdrücklich[3]). Aber auch diese wirtschaftliche Verbindung kann an der klaren juristischen Sachlage nichts ändern. Entsprechend endet auch der Betrieb nicht mit dem Stillstand des Flugzeugs nach der Landung, sondern mit dem Aussteigen des letzten Passagiers. Das Be- und Entladen des Flugzeugs mit Fracht und Gepäck wird man dann nicht dem Betriebe zurechnen können, wenn es zeitlich von dem Beginn oder Ende der Fahrt genügend

1) Vgl. J. W. 10, 188.

2) Vgl. Reichsluftkursbuch S. 2 oben.

3) Vgl. § 17 III der allgem. Bedingungen für Luftfahrtversicherungen des Iduna-Konzerns.

getrennt ist. Im übrigen ist nach § 19 LuVG. die Haftung aus Luftfahrt unbeschränkt.

Des weiteren muß sich der Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeugs ereignet haben. Dies kann nur dahin verstanden werden, daß außer dem äußeren Zusammenhange nach Zeit und Ort auch der innere, der Kausalzusammenhang gegeben sein muß. Der äußere Zusammenhang weist ebenso wie die Verjährungsvorschriften darauf hin, daß es sich bei dem Unfall, wie ausgeführt, um einen zeitlich und örtlich eng begrenzten Vorgang handeln muß. Dieser äußere Zusammenhang muß ein unmittelbarer sein. Er wäre z. B. nicht gegeben, wenn nach dem Absturz eines Luftfahrzeuges bei den Aufräumungsarbeiten sich ein Unfall ereignete. Hier fehlt diese unmittelbare äußere Relation zwischen dem Betriebsvorgang (Absturz) und dem Unfall. Ebenso ist sie nicht vorhanden, wenn es sich um eine psychische Einwirkung handelt, die sich ohne unmittelbare Beziehung zu dem Betriebsvorgang auswirkt. Wenn z. B. jemand ein Luftfahrzeug abstürzen sieht, in dem er einen nahen Verwandten weiß, und dadurch eine Gesundheitsbeschädigung, sei es körperlicher oder geistiger Natur, erleidet, so fehlt dieser äußere unmittelbare Zusammenhang und für diese Krankheit hat der Halter des Luftfahrzeuges nicht einzustehen.

Isaac[1]) verwirft diesen Begriff des äußeren Zusammenhangs und erklärt seine nähere Abgrenzung für unmöglich. Er sagt, der äußere Zusammenhang verdanke seine Scheinexistenz wohl nur der mißverständlichen Auslegung des Wortes „bei" (dem Betriebe). Mir will es scheinen, daß gerade Isaac hier nicht eng genug interpretiert. Wäre nur der innere Zusammenhang vom Gesetz erfordert, dann hätte nichts näher gelegen, als zu sagen, daß der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht sein müsse. Der Wortlaut des Gesetzes ist aber enger und erfordert auch den äußeren Zusammenhang. Ebenso behandeln Bredow-Müller[2]) nur die innere Relation und verneinen den adäquaten Kausalzusammenhang in dem Falle, wo eine schwangere Frau in heftigem Schrecken über den

1) a. a. O. S. 84.
2) a. a. O. S. 225 ff.

Anblick eines abstürzenden Luftfahrzeuges zur Frühgeburt gebracht wird und stirbt. Hier fehlt es an dem äußeren Zusammenhang, der, wie die Auslegung der Worte „beim Betriebe" ohne weiteres ergibt, ein unmittelbarer sein muß. Auf dem gleichen Boden steht das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung[1]).

Im Gegensatz zu dem äußeren Zusammenhange kann der ursächliche, innere Zusammenhang ein unmittelbarer und auch ein mittelbarer sein. So können Unfälle sich bei Mitfahrenden und Dritten durch Absturz, Explosion, Stichflammenbildung usw. ereignen und sich dadurch unmittelbar auswirken, es können aber auch indirekte Relationen, die zu einer ganzen Kette von Beziehungen führen können, eintreten. So hatte das Reichsgericht[2]) einmal über folgenden Tatbestand zu urteilen: Infolge des Betriebsgeräusches eines Eisenbahnzuges scheuten Wagenpferde und rasten von der Straße seitwärts auf das Trottoir. Von hier flüchtete eine Frau vor den Pferden auf die andere Seite der Straße und wurde beim Überqueren des Fahrdamms von einem Auto überfahren. Hier hat das Reichsgericht den Kausalzusammenhang zwischen dem Vorgang beim Betriebe der Eisenbahn und dem späteren Unfall der Frau bejaht. Diese Frage nach der Verknüpfung von Ursache und Wirkung führt uns auf eines der umstrittensten Gebiete der Rechtswissenschaft. Zwar ist im philosophischen Sinne die Kausalitätsreihe ohne Anfang. Für den Praktiker und damit für den Juristen ist diese Gesamtursache aber unbrauchbar. Man hat daher die Gesamtursache in Teile, in sogenannte Bedingungen des Erfolgs zerlegt. Dieser Weg führt uns auf den Boden der jetzt herrschenden Lehre und der geltenden Praxis. Demzufolge hat jetzt der Jurist nach der zureichenden Bedingung zu suchen, d. h. nach derjenigen Bedingung, ohne die der Unfall nicht eingetreten wäre und welche zugleich allgemein geeignet ist, zu dem tatsächlichen Erfolg zu führen, sogenannter adäquater Kausalzusammenhang. Der Gegensatz zur adäquaten ist die indifferente Tatsache, wie sie Enneccerus[3]) nennt. Dabei macht es keinen Unterschied,

1) Vgl. RG. Bd. 55, 229; 68, 47 und in J. W. 04, 487; 07, 276; 11, 333.
2) Vgl. J. W. 12, 71.
3) a. a. O. S. 592, § 235, III.

ob es sich um ein Tun oder Unterlassen einer Person handelt. Traeger[1]) weist darauf hin, daß man in diesem Falle von einer Relevanz der Unterlassung sprechen müsse. Es ist dies darin begründet, daß das Unterlassen nicht Ursache oder Bedingung des Erfolgs, sondern rein juristisch der zurechenbare Haftungsgrund ist. Bei dieser zureichenden Bedingung braucht es sich aber nicht um die sogenannte Hauptursache zu handeln, nach der man früher zu suchen für erforderlich hielt. Diese sogenannte causa efficiens wird sich — wenn überhaupt — nur in tatsächlich ganz einfach gelagerten Fällen ermitteln lassen. Daß aber der Gesetzgeber selbst diese Theorie von der causa efficiens ablehnt, ergibt sich aus dem LuVG. mit aller Deutlichkeit zufolge der Bestimmungen der §§ 20 (konkurrierendes Verschulden) und 27 (Mehrheit von Ersatzpflichtigen) sowie aus den entsprechenden Bestimmungen des BGB., die bei dem gleichen Erfolg die Ursache an verschiedene Bedingungen knüpfen.

Wann nun ein Zusammenhang adäquat ist, kann nicht mit zwei Worten gesagt werden. Eine deutsche Bezeichnung, welche diesen Begriff genau umschreibt, gibt es nicht. Das Reichsgericht stellt es in seiner unveränderten Rechtsprechung darauf ab, daß die Kausalität eines mittelbar eingetretenen Erfolges dann dem Betriebsvorgang adäquat ist, wenn der Unfall nach der allgemeinen Lebenserfahrung und nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge[2]) als Folge des konkreten Betriebsvorganges noch angesprochen werden kann. Auch reicht es schon aus, wenn der Betriebsvorgang eine Erhöhung der Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Erfolges nach sich zieht. Dabei braucht aber der Erfolg weder in subjektiver Hinsicht voraussehbar gewesen zu sein, noch objektiv mit seinem Eintreten allgemein gerechnet zu werden.

Neben diesen beiden Erfordernissen der conditio sine qua non und der adäquaten Kausalität stellt Isaac[3]) noch ein drittes Erfordernis auf: Der Betrieb braucht nicht die einzige

1) a. a. O. S. 61 ff.

2) Letzteres ist der von mir benutzte Wortlaut des § 252 BGB., welcher den Kausalzusammenhang bei der Frage des lucrum cessans behandelt.

3) a. a. O. S. 73 und 168 f.

Bedingung des Unfalls zu sein. Dieser Satz ergibt sich ohne weiteres daraus, daß ein Aufsuchen der causa efficiens nicht erfordert wird. Wir gestehen damit ohne weiteres zu, daß mehrere Bedingungen vorhanden sein können, und wir haben ja auch bei der Feststellung des adäquaten Kausalzusammenhangs gesehen, wie wir uns demgegenüber zu verhalten haben. Man kann daher die Aufstellung dieses dritten Satzes füglich entbehren, da er begrifflich zu den beiden übrigen Sätzen des Kausalzusammenhangs gehört und dort geprüft werden muß.

Die Gefährdungshaftung, zu der wir uns nunmehr wenden, stellt es ausschließlich auf die Zurechenbarkeit in objektiver Beziehung ab. Zur sinnfälligen Unterscheidung kennen wir mit Traeger[1]) drei Klassen, von denen hier nur die dritte interessiert, diejenige der Haftung für Betriebsgefahren einschließlich der Haftung des Tierhalters. Die Grenze dieser Haftung liegt im LuVG., das auch die Haftung für höhere Gewalt umfaßt, ausschließlich in der Feststellung, ob der eingetretene Erfolg als der einzigen Bedingung, des Betriebes eines Luftfahrzeuges zurechenbar anzusehen ist und damit in einer richtigen Auslegung des Betriebsbegriffs und in der genauen Kenntnis der Wirkungen dieses Betriebs. Der Jurist wird sich also in die Lage des Beklagten, hier des Luftfahrzeughalters, zu versetzen und ex praeterito, nicht ex post zu prüfen haben, ob die eingetretene Verletzung objektiv die Folge eines bestimmten Betriebsereignisses und diesem adäquat ist. Die sogenannte retrospektive Analyse Rümelin's ist, was die Blickrichtung anbelangt, irreführend, da vom Moment der einzelnen Bedingungshandlungen aus der Richter zwar nachträglich, aber in chronologischer Zeitfolge die Vorgänge sich abrollen lassen und prüfen muß.

Damit ist der Praxis ein weites Feld der Tätigkeit eröffnet. Wir sehen dies insbesondere bestätigt durch die umfangreiche Literatur und die Vielgestaltigkeit der Ansichten, welche uns gerade auf diesem besonderen Gebiete begegnen. Als besonders gefährliche, der Luftfahrt eigentümliche Eigenschaften wird man insbesondere anzusehen haben die Benutzung

[1]) a. a. O. S. 298.

des Luftraums und damit die Unberechenbarkeit von Schäden, die sich auf der Erde auswirken, die große Geschwindigkeit, das Geräusch der Motore bei niedrigem Fluge, die Unbeholfenheit der Flugzeuge, die für die Bewegung auf der Erde eine besonders geeignete Fahrbahn zur Voraussetzung haben, Explosion, Brand und das Versagen des technischen Apparates.

Aus der Praxis verdienen folgende Anwendungsfälle eine Hervorhebung. Es genügt an Stelle des Nachweises der unbedingten Gewißheit praktisch der hohe Grad von Wahrscheinlichkeit, der nach Ausschöpfung der vorhandenen Erkenntnisquellen der Wahrheit gleichgestellt und zur Begründung der richterlichen Überzeugung für genügend erachtet werden kann[1]). Ferner hat der Richter die Möglichkeit, wenn er die Gliederreihe positiv nicht schließen kann, den Kausalzusammenhang als gegeben zu erachten, wenn dem beweispflichtigen Kläger die negative Feststellung gelingt, daß unter Berücksichtigung aller Umstände und im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit des Betriebes von Luftfahrzeugen eine andere Verursachung als ausgeschlossen gelten muß. Dies wird dann meist der Fall sein, wenn z. B. ein Nervenschock nicht durch mechanische Einwirkung auf den Körper, sondern durch den psychischen Eindruck eines Betriebsvorgangs hervorgerufen ist. Jedoch muß der Verletzte bei diesem Betriebsvorgang irgendwie beteiligt sein (Passagier im Flugzeug, jemand erleidet einen Nervenanfall, weil unmittelbar neben ihm ein Flugzeugteil oder ein aus dem Flugzeug geworfener Gegenstand einschlägt), es genügt nicht, daß das Leiden durch den Anblick des Absturzes eines Flugzeuges hervorgerufen wird. Es fehlt dann nicht nur an dem äußeren Zusammenhang, sondern auch der Kausalzusammenhang ist nicht adäquat. Die Unfallfolgen sind aber beispielsweise dann nicht zurechenbar und die Haftung insoweit wäre ausgeschlossen, wenn der Verletzte infolge Kunstfehlers des Arztes bei einer Operation Schaden erlitte oder ums Leben käme. Das Reichsgericht, das sonst auf gleichem Standpunkt steht, hat allerdings einmal anders entschieden und bei einem Versicherungsfall diese

1) Vgl. J. W. 08, 196; RG. Bd. 42, 291 ff.; Enneccerus § 235 III S. 592; a. M. Traeger S. 241.

an sich unzurechenbare Bedingung für zurechenbar gehalten, obwohl die Haftung auf unmittelbare Folgen vertragsmäßig beschränkt war[1]).

Der Kausalzusammenhang muß ebenfalls verneint werden, wenn das Flugzeug notlanden muß und der Fahrgast bei der Fortsetzung seiner Reise zu Schaden oder zu Tode kommt, sei es, daß er die Reise mit anderen Verkehrsmitteln oder zunächst zu Fuße fortsetzt. Verletzungen oder Beschädigungen infolge Abwerfens von Gegenständen, auch wenn dies durch Fluggäste geschieht, begründen dagegen die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters[2]). Abzulehnen ist die Ansicht Meyer's[3]), der selbst bei Abwerfen einer Sektflasche aus Mutwillen den Nachweis eines besonderen Verschuldens fordert. Eine derartige Handlung ist immer zum mindesten grob fahrlässig.

Nach dem Reichshaftpflichtgesetz[4]) sind hier ebenfalls solche Handlungen als dem Betriebe zurechenbar angesehen worden, da sie einerseits mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehren und bei der Natur des Betriebes unvermeidlich sind und weil andererseits diese sonst ungefährliche Handlung wegen der Unmöglichkeit der Beherrschung der Flugbahn zu einer gefährlichen wird. Nach dem KrFG. würde für eine solche Handlungsweise des Fahrgastes nach § 7 Abs. 2 in der Regel nicht gehaftet werden, während der Halter für die gleiche Handlung eines Angestellten einstehen müßte. Andererseits sind die Schadensfälle, welche durch das Zusammenströmen Neugieriger oder auch Hilfsbereiter sich ereignen, dem Luftfahrzeughalter nicht zuzurechnen, da sie auch bei sonstigen Vorkommnissen erfahrungsgemäß eintreten und den Dritten, nicht aber dem Luftfahrzeugbetrieb zuzurechnen sind[5]).

Eine eigenartige Auslegung der Haftpflicht des Luftfahrers geben Bredow-Müller[6]) im Anschluß an die Erörterung der Rechtsfolgen der Landung. Sie unterscheiden zwischen

1) RG. Bd. 66, 408 f.

2) Gleicher Ansicht Bredow-Müller S. 228.

3) Schadensersatzrecht S. 71.

4) Vgl. J. W. 11, 192.

5) Gleicher Ansicht Bredow-Müller S. 227 f., Meyer, Schadensersatzrecht etc. S. 69.

6) Vgl. Bredow-Müller a. a. O. S. 177 f.

Landungen, die nach § 12 LuVG. als erlaubt oder verboten bezeichnet sind und trennen unter den Gesichtspunkten: Betriebsunfall, Verschulden, Notlandung. Dabei gehen sie auf die Haftung aus unerlaubter Handlung und die vom Reichsgericht[1]) für das BGB. aus § 905 abgeleitete Gefährdungshaftung zurück. Diese Ansicht muß als unhaltbar bezeichnet werden. Bredow-Müller mißverstehen hier offenbar den Unfallbegriff, den sie an anderer Stelle[2]) allerdings im Einklang mit der einhelligen Ansicht erläutern. Dies legt den Gedanken nahe, daß die Verfasser sich in die Bearbeitung der beiden Abschnitte geteilt haben. Für mich steht es jedenfalls außer Zweifel, daß für Landungsschäden ganz allgemein aus § 19 LuVG. vom Luftfahrzeughalter gehaftet werden muß. Diese Schäden sind dem Betriebe des Luftfahrzeugs zurechenbar, Unfall ist die Beschädigung des Grundstückes, das nach übereinstimmender Anschauung gemäß §§ 90, 94 bis 96 BGB. als Sache gilt und somit liegt auch nicht der geringste Grund vor, die Landungsschäden von der allgemeinen Regelung im LuVG., die doch als vollständige zu denken ist, auszunehmen.

Die Beweislast trifft den klagenden Verletzten[3]). Der Verletzte muß nicht nur den Unfall, den Betrieb des Beklagten, den Umfang des Schadens, sondern auch den Kausalzusammenhang beweisen. Prima facie wird aber nach Lage des Falles sich eine Umkehrung der Darlegungspflicht ergeben können, wie wir es in den beiden zuerst erwähnten Fällen gesehen haben und wie sie bei der Haftung aus dem Beförderungsvertrag zufolge § 282 BGB. eintritt.

Objekt der Schadenszufügung muß entweder ein Mensch oder eine Sache sein. Bei Personenunfällen kann es sich um Tod oder Körperverletzung handeln. Die letztere umfaßt begrifflich, aber auch zufolge besonderer Hervorhebung im

1) Vgl. RG. 100, 69; 101, 102.

2) Vgl. Bredow-Müller a. a. O. S. 231.

3) Isaac (S. 141) ist anderer Ansicht und bürdet die Beweislast dem Ersatzpflichtigen auf. Ich nehme an, daß es sich hier um einen Flüchtigkeitsfehler handelt, da Isaac die Frage der Beweislast im übrigen stets richtig beurteilt.

Gesetz, die Beschädigung der Gesundheit. Ersatzberechtigt sind demzufolge der Verletzte und im Falle der Tötung die ersatzberechtigten Dritten.

In der Person des Verletzten oder Getöteten kann nun noch ein wichtiger Grund für die Ausschließung oder die Minderung der Haftung nach LuVG. liegen: dessen konkurrierendes Verschulden. Dieser Rechtsbegriff wird auch hier angewandt, obwohl ein Verschulden des Luftfahrzeughalters gar nicht in Frage kommt. Man muß also die vom Gesetz geforderte Gegenüberstellung zwischen dem Verhalten des Verletzten und der besonderen Gefahr des Betriebs von Luftfahrzeugen vornehmen. Das Verhalten des Verletzten muß aber nach dem LuVG. zufolge der besonderen Bestimmung desselben immer ein schuldhaftes sein. Da man nun Verschulden und Betriebsgefahr nicht ohne weiteres vergleichen kann, so wird man prüfen müssen, ob unter dem Gesichtspunkte des adäquaten Kausalzusammenhangs der Verletzte schuldhafterweise eine ihm zurechenbare Bedingung für den Schaden geschaffen hat und ob die Gefährlichkeit des Betriebs in ihrer Beziehung auf den Erfolg das schuldhafte Handeln des Verletzten überwiegt oder diesem gegenüber zurücktritt. Man wird also im Gegensatz zu Traeger[1]) und mit Isaac[2]) sagen müssen, daß sich diese Abwägung der Verursachung in der Praxis sehr wohl wird durchführen lassen. Dabei wird unumwunden zugegeben, daß es sich häufig um sehr schwierige Fragen handeln wird, bei deren Lösung der Jurist der Mithilfe guter Sachverständiger kaum wird entraten können. Unter dem Begriff Schaden ist aber auch der Unfall selbst als dessen Ursache mitzuverstehen. Das Gesetz unterscheidet zwischen Betriebsereignis, Unfall und Schaden. Der letztere umfaßt nach § 20 LuVG. auch den Unfall, weil das Verschulden des Verletzten bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt haben muß[3]). Das Verschulden des Verletzten kann demnach zeitlich vor und nach dem Unfall liegen. In beiden Fällen kann das Verhalten des Verletzten den Anspruch nicht nur der Höhe, sondern auch dem Grunde

1) Vgl. a. a. O. S. 347 ff.
2) Vgl. a. a. O. S. 248.
3) Vgl. J. W. 1910, 65.

nach berühren. Bei dem Verhalten vor dem Unfall wird drohende Gefahr den Mangel an besonnener Überlegung entschuldigen und trotz sachwidrigen Verhaltens das Vorliegen von Verschulden ausschließen können, wie dies vom Reichsgericht des öfteren ausgesprochen ist[1].

Bei dem Verhalten nach dem Unfall interessiert hier besonders die Frage, ob und wann der Verletzte sich einer Operation unterziehen muß. Das Reichsversicherungsamt verneint eine derartige Verpflichtung[2]. Die ordentlichen Gerichte nehmen den entgegengesetzten Standpunkt[3] ein und stellen es darauf ab, daß der Verletzte nicht anders handeln darf als ein verständiger Mensch, der nicht in der Lage ist, Vermögensnachteile aus der Fortdauer eines Schadens einem Dritten aufzubürden. Auf der anderen Seite aber wird man eine bestimmte Prädisposition des Verletzten (z. B. Körperschwäche) diesem zu Gute halten müssen.

Schließlich sei auch die sogenannte Prozeß- oder Rentenneurose erwähnt, die in den meisten Schadensersatzprozessen eine Rolle spielt. Bei böswilligem Verhalten ist die Frage des adäquaten Kausalzusammenhangs, unter welchem Gesichtspunkt diese Frage zu prüfen ist, zu verneinen. In der Praxis wird aber die Entscheidung, ob nur eine geistige Aufregung oder eine wirkliche Beschädigung der Gesundheit vorliegt, oft schwierig sein. Daß der Beklagte oder die hinter ihm stehende Versicherungsgesellschaft es auf einen Prozeß ankommen läßt, ist nicht zu beanstanden. Der Beklagte hat ebenso wie der Kläger ein Recht auf gerichtliche Feststellung. Darüber kann jedenfalls kein Zweifel bestehen, daß dann eine adäquate Relation zwischen der Prozeßneurose und dem Unfall nicht gegeben ist, wenn der Verletzte durch Stellung übertriebener Schadensersatzforderungen seinen Zustand selbst verursacht hat. Es fällt dies unter das oben erwähnte böswillige Verhalten. Die Frage führt zur prinzipiellen Stellungnahme, wenn die Neurose nachgewiesenermaßen Prozeßfolge einer an sich nach Grund und Höhe bewiesenen Schadensersatzforderung ist.

---

1) Vgl. RG. 50, 95.
2) Vgl. Isaac S. 271.
3) Vgl. RG. 60, 147.

Das Reichsgericht, das früher gegenteiliger Ansicht war[1]), läßt nunmehr den Ersatzpflichtigen auch für die Folgen der Prozeßneurose haften[2]).

Die frühere entgegengesetzte Ansicht des Reichsgerichts war zwar in einem Fall zum Ausdruck gebracht worden, der nach preußischem Landrecht entschieden werden mußte, doch ändert dies nichts, da weder nach diesem noch nach dem Recht des bürgerlichen Gesetzbuches der Kausalzusammenhang gesetzlich umschrieben ist. Diese frühere Entscheidung des VI. Senats des Reichsgerichts erscheint mir die zutreffende, da die Prozeßneurose nur zufällig zu einer Schädigung des gleichen Rechtsguts, der Gesundheit, und in der gleichen Richtung wie der ursprüngliche Unfall führt.

Bei Sachschaden hat zufolge der besonderen gesetzlichen Vorschrift des § 20 LuVG. der Verletzte auch das Verschulden desjenigen zu vertreten, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt. Dies ist nicht nur der unmittelbare Besitzer, sondern auch der Besitzdiener. Der Entlastungsbeweis, wie er in § 831 BGB. vorgesehen ist, wird damit ausgeschlossen.

Eine besondere Erwähnung verdient hier noch die Sonderstellung der Postverwaltung, welche nach § 11 LuVG. ein Recht zur Beförderung von Briefen und Zeitungen auf den Luftfahrzeugen derjenigen Unternehmen hat, welche einen flugplanmäßigen, öffentlichen Betrieb unterhalten. Diese dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. 12. 1875/19. 5. 1921 nachgebildete Bestimmung enthebt die Postverwaltung der Schließung besonderer Verträge, oder erleichtert doch zum mindesten deren Abschluß in weitgehender Weise. Die Höhe des Entgelts und den Umfang der Postbeförderung im einzelnen zu regeln ist allerdings besonderer vertraglicher Vereinbarung vorbehalten. Jedoch ist auch hier ein Eingreifen der Behörde vorgesehen, indem mangels Zustandekommen einer Vereinbarung der Reichspostminister in Gemeinschaft mit dem Reichsverkehrsminister einseitig Bestimmung treffen, gegen die das besondere Verfahren des § 18 LuVG. vorgesehen ist. Der Rechtszug endigt mit der Entscheidung des Reichswirtschaftsgerichts. Der sogenannte

1) Vgl. J. W. 06, 231.
2) Vgl. J. W. 06, 231 ff.; 08, 405; 08, 526 ff.; 10, 1003.

Postzwang wird aber dadurch keineswegs aufgehoben, sodaß also auch die vorgenannten Luftfahrzeuge den Bestimmungen des Postgesetzes über expresse Boten stets unterworfen sind.

Auch im vorliegenden Falle greifen Bredow-Müller[1]) auf die Bestimmungen des BGB. bei Prüfung der Haftpflicht zu Unrecht zurück. Die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters regeln auch hinsichtlich der beförderten Sachen die §§ 19 und 20 LuVG. ausschließlich aus dem Gesichtspunkte der Gefährdungshaftung. Für die Anwendung der Bestimmungen über den Werkvertrag und derjenigen des Handelsgesetzbuches, von der Bredow-Müller schreiben, ist danach kein Raum.

Der Verletzte muß schließlich außer dem Umfange des Schadens eine zweite Kausalreihe beweisen: die Verknüpfung des eingetretenen Schadens mit dem Unfall. Hier gelten die gleichen Grundsätze, die bei der Erörterung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Unfall und Betriebsvorgang bereits entwickelt sind.

Eine Minderung oder gar ein Ausschluß des Schadensersatzanspruchs kann schließlich noch eintreten durch die compensatio lucri cum damno. Diese Vorteilsausgleichung setzt zunächst voraus, daß auf Seiten des Verletzten oder Ersatzberechtigten gleichzeitig mit dem Unfall oder nach demselben ein Vorteil eintritt, der zudem nach herrschender Ansicht in adäquatem Kausalzusammenhang mit dem Unfall stehen muß. Aus diesem letzten Erfordernis heraus wären z. B. die gesetzlichen Witwen- und Waisengelder auf die wegen eines Todesfalles zu zahlende Entschädigung in Anrechnung zu bringen, nicht aber die Versicherungssumme, die auf Grund einer von dem Getöteten abgeschlossenen Lebensversicherung zur Auszahlung gelangt. Dies ist der Standpunkt des Reichsgerichts[2]). Auch die Wissenschaft steht überwiegend auf dem gleichen Boden[3]). Diese Meinung steht auch in Einklang mit der Vorschrift des

1) Vgl. Bredow-Müller a. a. O. S. 165.

2) Vgl. RG. 15, 114; 10, 50.

3) Vgl. Staudinger Vorbem. 7 zu § 249 S. 60, Oertmann, die Vorteilsausgleichung S. 111 ff. und S. 123 ff. u. Eger RHG. S. 458, der noch in der vorhergehenden 4. Auflage gegenteiliger Ansicht war und die Versicherungsbeträge den gesetzlichen Pensionen gleichstellte. Teilweise dagegen aber ohne überzeugende Begründung Isaac S. 128 ff, insbesondere S. 130.

§ 843 Abs. 4 BGB., da es sich nicht um einen anderen im Sinne dieser Bestimmung handelt, der Staat vielmehr einen nicht sofort bei Lebzeiten des Beamten gewährten Teil des Diensteinkommens nunmehr in Form einer Rente zahlt.

Schwieriger wird diese Frage insbesondere bei den weiteren Rechtsbeziehungen der Witwe eines durch Unfall Getöteten. Zwar ist diese ihres Unterhaltsanspruchs nach § 1360 Abs. 1 BGB. beraubt, aber ihre Vermögenslage kann sich durch den Tod des Ehemanns in dreierlei Weise verbessern: Sie erbt das Vermögen ihres Mannes, sie gelangt in den unbeschränkten Genuß ihres eigenen Vermögens und schließlich kann sie ihre eigene Arbeitskraft zu ihrem eigenen Vorteil und Unterhalt ausschließlich verwenden. Wenn man auch daran festhalten muß, daß die Erlangung dieser Vorteile nicht in adäquater Relation mit dem Unfalle des Ehemanns steht, diese vielmehr hierauf nur als Rechtsgrund für den Anfall zurückgeht, so stellen doch die Erträgnisse dieser Vermögensgüter Vorteile dar, welche anzurechnen sind. Man kann also sagen, daß ein Schadensersatzanspruch unter Berücksichtigung der Vorteilsausgleichung nur insoweit besteht, als der Unterhalt aus der persönlichen Erwerbstätigkeit des Ehemanns bestritten wurde und nicht um Beträge geschmälert wird, die sich als Einkünfte aus einer der vorerwähnten drei Vermögensgüter die Ersatzberechtigte auf ihren standesgemäßen Unterhalt anrechnen zu lassen hat[1]). Dieses Rechtsgebiet ist deshalb als ein unsicheres zu bezeichnen, weil im BGB. eine gesetzliche Regelung der Vorteilsausgleichung unterblieben ist und jeder einzelne Fall daher der freien richterlichen Beurteilung unterliegt. In gleicher Weise ist übrigens auch hinsichtlich der Ansprüche von Kindern eines durch Unfall Getöteten zu entscheiden.

Die Beweislast trifft, da es sich um eine Einrede handelt, den Beklagten[2]).

Besondere die Luftfahrt berührende Fragen ergeben sich bei der weiteren Durchsetzung des Schadensersatzanspruchs nicht, weshalb der Vollständigkeit halber nur noch Erwähnung

1) Vgl. insbesondere RG. in J. W. 07, 23 ff.; 07, 130 ff.
2) Vgl. RG. 65, 60 ff.; J. W. 09, 455.

finden sollen die Beschränkung des Schadens der Höhe nach[1]), Rente und Abfindung[2]), der Anspruch auf Sicherheitsleistung[3]), die Verjährung[4]), die Ausschlußfrist[5]), welche anders als im KrFG. drei Monate beträgt, die Zuständigkeit[6]) und die Ausgleichung[7]). Insoweit kann unbedenklich auf die Literatur und Judikatur zum KrFG. verwiesen werden, weil hier das LuVG. dem KrFG. ausschließlich folgt. Auch die aus dem BGB. sich ergebenden weitergehenden Ansprüche (also bei Nachweis des Verschuldens, hier sind dann die Ansprüche der Höhe nach unbeschränkt und auch die kurzen Verjährungs- und Ausschließungsfristen erleiden keine Anwendung) sind im LuVG. ebenso wie im KrFG. unberührt gelassen[8]).

Auf zwei Besonderheiten soll im folgenden aber noch näher eingegangen werden. Zunächst haftet der Halter nach § 19 Abs. 2 LuVG. neben demjenigen, welcher das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benutzt, sofern die Benutzung durch das Verschulden des Luftfahrzeughalters ermöglicht worden ist. In dieser Hinsicht geht die Haftung nach dem LuVG. ebenfalls erheblich über diejenige nach dem RHG. und dem KrFG. hinaus. Im Bereiche des RHG., in dem es an einer besonderen diesbezüglichen Bestimmung fehlt, hatte das Reichsgericht bereits grundsätzlich dahin Stellung genommen, daß ein ursächlicher Zusammenhang mit dem Bahnbetriebe nicht gegeben sei, wenn unberufene Dritte einen Eisenbahnwagen in Bewegung setzen und dadurch Schaden stiften[9]). Für das LuVG. muß ebenso wie für das KrFG. in gleicher Weise gelten, daß der eigenmächtige Benutzer die Haltereigenschaft durch sein Tun ganz aufgeben kann, dann nämlich, wenn die dauernde Entziehung des Eigentums durch Diebstahl oder

1) § 23 LuVG.

2) § 24 Abs. 1 und 2 LuVG.

3) § 24 Abs. 3 LuVG.

4) § 25 LuVG.

5) § 25 LuVG.

6) § 30 Abs. 2 LuVG.; dieser Gerichtsstand ist bereits nach § 32 ZPO. begründet.

7) § 27 LuVG.

8) § 28 LuVG.

9) Vgl. RG. in J. W. 07, 340.

zum mindesten eine längere Besitzentziehung beabsichtigt ist. Die Bestimmung des § 19 Abs. 2 LuVG. trifft also nur die vorübergehende eigenmächtige Benutzung, im wesentlichen also diejenigen Fahrten, welche man bei dem Automobilbetriebe als Schwarzfahrten zu bezeichnen pflegt. Während im KrFG. die Haftung des Halters in diesem Falle ursprünglich ausgeschlossen war, bestimmt sie das LuVG. ebenso wie die spätere Novelle zum KrFG. vom 21. 7. 1923 ausdrücklich. Es hat dies mit Recht seinen Grund in der besonderen Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge, wenn sie von Unbefugten in Betrieb gesetzt werden. Dem Halter von Luftfahrzeugen ist damit eine besonders sorgsame und strenge Verwahrungspflicht auferlegt und er ist gegenüber dem Tierhalter, dessen Haftung ähnlich geregelt ist, nur insofern günstiger gestellt, als der Tierhalter sich nach § 833 Satz 2 BGB. entlasten muß, während dem Luftfahrzeughalter sein Verschulden von dem Verletzten nachgewiesen werden muß. Die Beweislast ist also umgekehrt geregelt. Trotz dieses Nachweises eines Verschuldens, das sich aber nur auf die mangelnde Verwahrung des Flugzeugs oder auf die ungenügende Beaufsichtigung des Personals beziehen muß, ist im übrigen die Haftung des Luftfahrzeughalters auch hier eine reine Gefährdungshaftung. Der Fahrgast andererseits kann eigenmächtiger Benutzer sein und dann neben dem Führer als Gesamtschuldner haften, er kann aber auch trotz seiner Teilnahme an der Schwarzfahrt von der Haftung frei sein. Es ist dies quaestio facti und hängt davon ab, ob der Fahrgast wußte oder wissen mußte, daß es sich um eine gegen den ausdrücklichen oder mutmaßlichen Willen des Halters unternommene Fahrt handele. Man wird hier also untersuchen müssen, ob Fahrgast und Führer im strafrechtlichen Sinne der Mittäterschaft, d. h. in bewußtem und gewolltem Zusammenwirken gehandelt haben.

Es ist übrigens bemerkenswert, daß diese Bestimmung in der Automobilgesetzgebung einen Vorläufer und zwar in dem ersten österreichischen Entwurf des Automobilhaftpflichtgesetzes von 1904 hatte. Auf Grund der heftigen Proteste aus den Kreisen der Automobilbesitzer wurde diese Bestimmung allerdings fallen gelassen[1]). Auch in Deutschland ist die Forderung

1) Vgl. Isaac a. a. O. S. 117.

nach einer entsprechenden Bestimmung im KrFG. wegen der überaus häufigen Unglücksfälle bei Schwarzfahrten immer wieder in der Tages- und Fachpresse erhoben worden, bis ihr durch das Gesetz vom 21. 7. 1923[1]) Rechnung getragen wurde. Erwähnung verdient hier die von RA. Reichenbach in J. W. 25 S. 1023 mitgeteilte Entscheidung des OLG. Dresden. Der zu Grunde liegende Tatbestand führt nach der zutreffenden Beurteilung in der Anmerkung zu einem eigenartigen Ergebnis. Weicht nämlich der Fahrer von einem ihm erteilten Fahrtauftrag ab (in der angeführten Entscheidung fuhr der Führer statt in die Garage zu einem Gasthaus), so liegt nach der neuen Fassung des Gesetzes im Gegensatz zu früher eine Schwarzfahrt vor, für die der Halter trotz der erschwerten Haftung der Novelle im allgemeinen nicht haftet, während der Halter nach der früheren erleichterten Haftung für den Schaden bei dieser Fahrt eintreten mußte.

Die letzte Bestimmung des LuVG., welche wir noch einer Betrachtung unterziehen wollen, ist die des § 29, wonach jeder Luftfahrzeughalter und Unternehmer vor Erteilung der Genehmigung den Nachweis führen muß, daß er in einer ihm bekannt gegebenen Höhe eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder durch Hinterlegung Sicherheit geleistet hat.

Dieser gesetzgeberische Gedanke ist meines Wissens zum ersten Mal von den Vereinigten Staaten von Nordamerika in dem Entwurf der american bar association vom September 1910 zum Ausdruck gebracht worden. Hier war in § 7 vorgesehen, daß vor Antritt einer Luftfahrt die Hinterlegung einer bestimmten Sicherheitssumme von dem Flugzeugführer oder Eigentümer nachgewiesen sein mußte, die nicht unter 1000 Dollar betragen durfte. Die Hinterlegung konnte auch in Form einer Bürgschaft erfolgen. Die Sicherheit und Bürgschaft mußten an die Vereinigten Staaten von Nordamerika zahlbar gestellt sein. Ähnliche Bestimmungen haben dann, allerdings bedeutend später, Dänemark[2]), Norwegen[3]) und die Schweiz[4]) erlassen. Auch der eine Referent des 31. Deutschen Juristentags, Professor

1) RGBl. 23 I S. 743.
2) Vgl. VO. vom 11. 9. 1920, § 21.
3) Vgl. § 33 des Gesetzes.
4) Art. 28 d. Bundesratsbeschl. vom 27. 1. 20.

Dr. Sperl[1]), hatte bereits den beachtenswerten Vorschlag von internationalen, länderweise getrennten Zwangsgenossenschaften als Träger der Haftpflicht gemacht. Es geschieht dies alles aus dem begreiflichen und berechtigten Streben heraus, den Verletzten als den wirtschaftlich Schwächeren zu sichern und den vom Rechtsstandpunkte aus unerwünschten Zustand auf diesem Sondergebiet nach Möglichkeit zu beseitigen, daß jemand einen Prozeß vor dem Richter gewinnt, um ihn dann bei dem Gerichtsvollzieher in Folge Ergebnislosigkeit der Zwangsvollstreckung zu verlieren.

Diese Bestimmung wird von Schreiber[2]) bekämpft. Er nennt sie eine Auslieferung der Luftreedereien an die Behörde und die völlige Entwaffnung der Lufttransportunternehmen gegenüber den Versicherungsgesellschaften. Dem kann nicht beigetreten werden. Die Behörden werden keine unbilligen Anforderungen stellen oder aufrecht erhalten können und auf die Versicherungsgesellschaften sind die Luftreedereien keineswegs angewiesen, da sie ja auch Sicherheit durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren leisten können. Und wenn Schreiber kurz darauf selbst sagt, daß gegenwärtig der Luftverkehr in Deutschland zum Teil noch in schwachen Händen sei, so liefert er selbst damit den besten Beweis für die Notwendigkeit einer solchen Bestimmung.

Diese Sicherstellung ist wohl zu unterscheiden von der Pflicht zur Sicherheitsleistung nach § 24 LuVG. Diese regelt nur Ansprüche des Verletzten oder Ersatzberechtigten im Einzelfall, jene dagegen schafft eine allgemeine Sicherheit für zukünftige Ansprüche.

Nicht mit genügender Deutlichkeit ist gesagt, wer diese Sicherheit oder den Versicherungsbetrag bei einer Mehrheit von Ansprüchen zur Verteilung zu bringen hat und wer Zahlungen daraus überhaupt an den oder die Verletzten leisten kann. Mit Bredow-Müller[3]) nehme ich an, daß verfügungsberechtigt die Behörde ist, welche die Leistung der Sicherheit angeordnet hat. Eine Klarstellung und besondere Regelung erscheint für die zu erwartenden Ausführungsbestimmungen jedenfalls angezeigt.

1) Vgl. a. a. O. S. 88.

2) Vgl. Schreiber, Haftpflicht S. 690 f.

3) a. a. O. S. 303.

Die Regelung der beiden im vorstehenden behandelten Sondergebiete des LuVG., der Freiheit des Luftraums für die gesamte Luftfahrt und der Gefährdungshaftung der Luftfahrer, steht nicht nur im Einklang mit dem deutschen Rechtsempfinden, dem ja im Gegensatz zum römischen Recht die Gefährdungshaftung von Anfang an eine bekannte und vertraute Einrichtung ist, sondern paßt sich ebenso wie die übrigen luftrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes dem Pariser Luftverkehrsabkommen in allen wesentlichen Punkten durchaus an. Dies ist von Bedeutung, weil der Luftverkehr mehr wie alle anderen Verkehrsmittel auf zwischenstaatliche Abkommen geradezu angewiesen ist. Gegenüber den Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen kann die Luftfahrt nur auf längeren Strecken in erfolgreiche Konkurrenz treten, und die Wagschale senkt sich immer tiefer zu Gunsten der Luftfahrt, je weiter die Strecke ist. Nach dem Grundsatze „Zeit ist Geld" wird daher gerade auf den ganz großen, also internationalen Strecken das Hauptfeld der Luftfahrt liegen. Dieser notwendige Zusammenschluß der Staaten ist denn auch zum größten Teil in dem Pariser Luftverkehrsabkommen erfolgt und hat zur Einigung auf Gebieten geführt, auf denen früher eine solche unmöglich erschien. Es sei nur hier erinnert an die Ansätze zu einem internationalen Strafrecht (Art. 25 PLA.). Diese Übereinstimmung des LuVG. mit dem PLA. ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil durch den in Locarno-London zugesagten Eintritt Deutschlands in den Völkerbund auch der Beitritt Deutschlands zum Pariser Luftverkehrsabkommen auf Grund des Art. 42 desselben mit größter Wahrscheinlichkeit zu erwarten steht und weil dann Deutschland einer Änderung des LuVG., jedenfalls einer solchen grundlegender Art, enthoben ist.

Die Aufgabe der Luftfahrt ist aber mit der Erfüllung der Anforderungen des Verkehrs keineswegs erschöpft. Sie geht darüber hinaus, indem die Luftfahrt die Völker auch politisch verbinden oder doch näher bringen soll und wird. Zu besonders sinnfälligem Ausdruck kam dies bei dem denkwürdigen Fluge des ZR. III über den atlantischen Ozean nach Nordamerika, ein Flug, der damals ein internationales Ereignis von erster Bedeutung war und wohl am meisten dazu

beigetragen hat, die aus dem Kriege herrührende feindliche Stimmung der Vereinigten Staaten bei dem weitaus größten Teil des Volkes zu beseitigen und die Bahn für ein gemeinsames, internationales Arbeiten frei zu machen. Auch die Verkehrsluftfahrt mit Flugzeugen hat ihre große nationale Aufgabe zu erfüllen, der deutschen Luftfahrt den Ruhm der angenehmsten, schnellsten und sichersten unter allen Staaten zu erwerben und zu erhalten.

Die Aufgabe des Rechts ist, ihr hierbei zu helfen, wegweisend zu wirken, späteren neuen Anforderungen Rechnung zu tragen und sie in Einklang mit den berechtigten Forderungen der Allgemeinheit zu bringen. Die deutsche Gesetzgebung hat der Luftfahrt gegenüber, solange diese in der ersten Entwicklung stand, eine wohlwollende Neutralität geübt. Sie hat nunmehr strenge Haftungsbestimmungen erlassen, aber der Luftfahrt auch ihr eigenstes Gebiet, den Luftraum, völlig freigegeben. Und von der Zukunft muß man sagen, was Lauer[1]) seiner Philosophie des Rechts als Leitwort voranstellte, der Gang der Wissenschaften ist so: sie keimen wie alles, was keimt, sie wachsen wie alles, was wächst.

1) Mainz bei Kirchheim, Schott und Thielmann 1846.